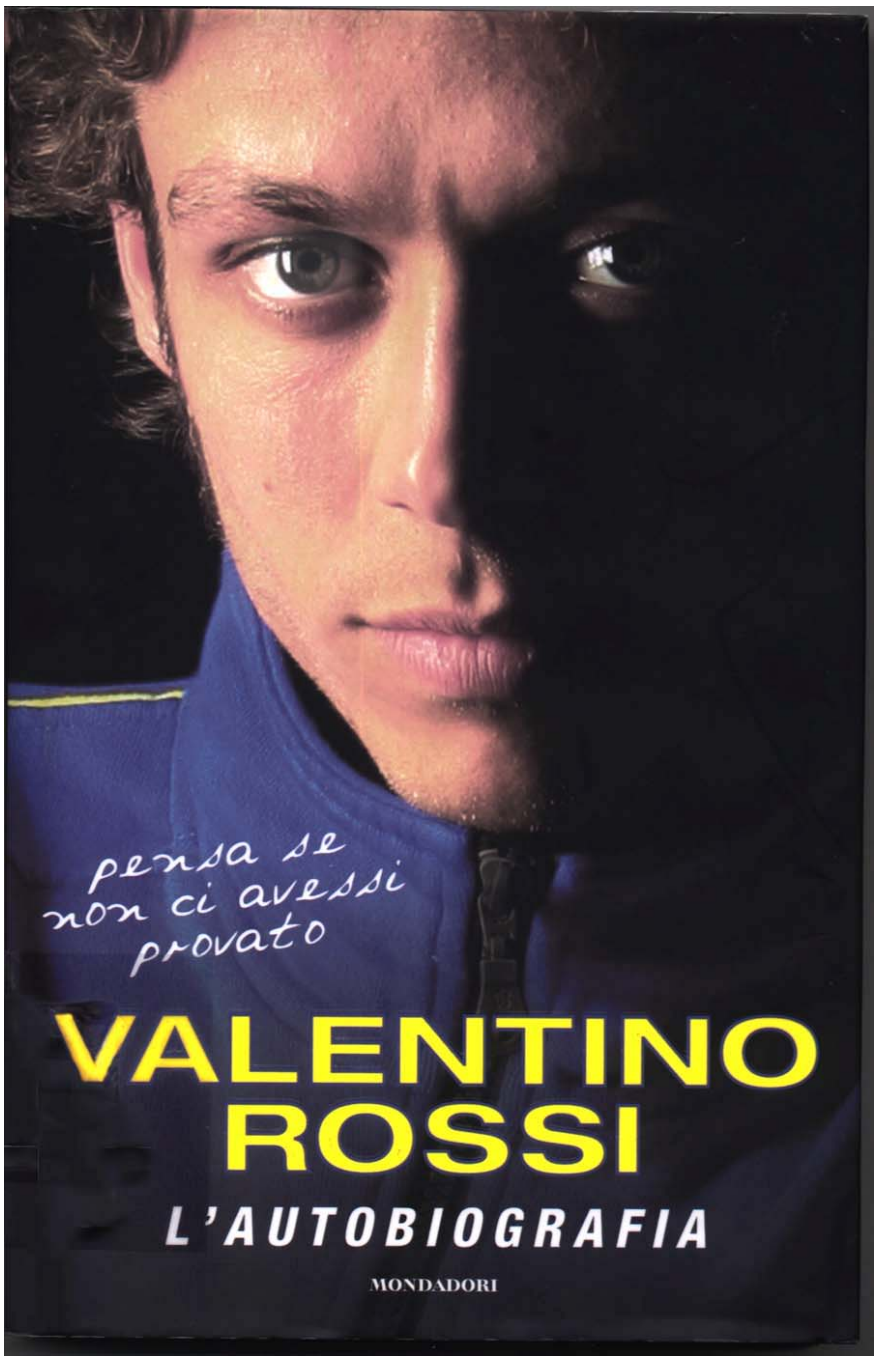
Valentino Rossi

PENSA SE NON CI AVESSI PROVATO

L'autobiografia

con Enrico Borghi



MONDADORI

VISIT…

www.librimondadori.it

ISBN 88-04-54738-3

Copyright © 2005 Valentino Rossi
Translation copyright © Gabriele Marcotti
© 2005 Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano
Titolo dell'opera originale: What if I Had Never Tried It
I edizione novembre 2005
III edizione novembre 2005

INDICE

Valentino Rossi 1
Pensa se non ci avessi provato 3
1 3
2 10
3 35
4 48
5 58
6 63
7 72
8 83
9 103
10 118
11 132
12 148
13 160
14 170
15 177
16 184

Pensa se non ci avessi provato

1

Quando abbiamo scollinato verso sinistra, piegatissimi, in terza piena, a 170 all'ora, dalla mia Honda vedevo solo le marmitte superiori della sua Yamaha. Perché lui era ancora davanti a me, all'ingresso della curva che scavalca la collina. Nel punto in cui non hai più un orizzonte. Ero incollato a lui. Eravamo alla fase finale di un duello iniziato da otto piloti e finito con due. Noi due. Io e Biaggi. Alla resa dei conti del campionato 2001. Ultimo giro. Ultimo punto difficile. Ultimo attacco. Ultima possibilità, per me.

Quella curva si effettua su un tratto di asfalto spalmato su una collina lieve e verdissima. Ne copia il rilievo, è come affrontare una lunga "esse", un sinistra-destra il cui apice è sulla vetta: prima di quel punto sei in salita, dopo in discesa. Quando entri non puoi vedere cosa c'è dall'altra parte. Devi guidare a memoria. Non sai dove puoi andare a frenare, lo capisci solo quando sei già dall'altra parte. Se non sei stato preciso, ormai è tardi.

Progettando l'attacco ho cercato la traiettoria esterna, in modo da ritrovarmi poi subito alla sua destra, nella breve discesa, e quindi al suo interno nella curva successiva, che è appunto a destra: si affronta in prima, dopo aver scalato tre marce.

Se sbuchi in testa laggiù, è fatta. Ho sfiorato col gomito le marmitte e la ruota posteriore della sua Yamaha. Rischiando, certo, ma dovevo farlo pur di arrivare poi in frenata davanti a lui. E l'ho fatto. Quando si è accorto che ero lì, al suo fianco, all'esterno, era troppo tardi per reagire. Sono sceso affiancandolo, entrando per primo nella stretta curva a destra, non mi sono fatto sorprendere nel lunghissimo curvone successivo, a sinistra, e ho tagliato per primo il traguardo.

Ho vinto il Gran Premio d'Australia 2001, diventando il nuovo campione del mondo della 500.

Quando, tre anni dopo, io e Gibernau siamo arrivati in quello stesso punto, lui si aspettava il mio attacco. Perché eravamo nell'ultimo giro e perché ci avevo già provato poche curve prima, ma poi avevo commesso un errore e lui mi aveva risuperato. Sapeva, quindi, che lo avrei attaccato ancora.

Questa volta ho deciso di entrare all'interno, nel curvone che scollina, così da ritrovarmi già in testa all'inizio della piccola discesa. Volevo risolvere la faccenda

prima della staccata in discesa. Quindi ho attaccato all'ingresso del curvone, proprio nel cambio di pendenza.

"Ce l'ho fatta" ho pensato per un istante, invece lui ha lasciato i freni ed è riuscito a chiudermi. Quindi siamo entrati insieme nella curva all'apice della collina, con la sua Honda che ha sfiorato la ruota anteriore della mia Yamaha. Ma all'improvviso l'ho visto allargare e ho capito che stava spostandosi verso la tangente. Andava alla deriva perché non riusciva a chiudere la traiettoria.

"Ah, ti allarghi, eh sì che ti allarghi, sì, sì, non ce la fai, sei largo, passo io" ho pensato, dando un colpo di gas deciso e portandomi in testa.

In quel punto vai forte e sei molto piegato, quindi non puoi toccare i freni, non puoi alzarti: se sbagli qualcosa, se non hai la velocità giusta, finisci fuori. Lui era entrato troppo forte, io invece ero perfetto.

Così l'ho superato, quindi sono entrato per primo nella curva lenta a destra. Come tre anni prima. Ho vinto il GP Australia 2004.

Ho vinto con la Yamaha. Ho battuto la Honda. E sono rimasto campione del mondo della MotoGP.

Sono stati due grandissimi sorpassi, giunti al culmine di due splendide gare e di due stagioni intensissime. La prima con la 500, la seconda con la MotoGP.

Le casualità che si sono verificate a distanza di tre anni mi hanno sempre fatto pensare a qualcosa di magico. Quelli del 2001 e del 2004 sono stati i campionati più combattuti, ma soprattutto i più ricchi di significati, tra quelli che ho conquistato. Li ho vinti sulla stessa pista, a Phillip Island, effettuando due manovre incredibili ed estreme proprio nello stesso punto, nello stesso momento cruciale della stagione, nella stessa situazione di classifica. Perché in entrambi i casi volevo vincere la gara per chiudere l'intera partita.

Quella lunga curva a sinistra dove ho effettuato due dei sorpassi che mi hanno dato più gusto, in tutta la mia carriera, è la parte forse più esaltante di una pista fantastica, alla quale sono legatissimo. Dopo il lungo rettilineo di partenza raggiungi il mare con una serie di curve a volte ampie, a volte strette, con cambi di velocità e pendenza. Raggiungi e poi abbandoni il mare due volte, prima di imboccare la lunga rampa che ti fa salire verso l'alto, cioè al curvone a sinistra che scollina. Ma prima, c'è una variante velocissima: arrivi in quarta, a 200 all'ora, ti butti nel cambio di direzione "destra-sinistra" in terza marcia, a 170, e finalmente affronti quel lungo curvone in salita sul quale ho conquistato i due titoli mondiali più sofferti e significativi.

Quella è una delle curve in cui resti maggiormente in piega continuando a viaggiare ad alta velocità, senza poter guardare cosa c'è alla fine. È uno dei tratti più belli, veloci, difficili di tutto il Mondiale. Devi essere estremamente preciso e sensibile. Quello è un punto in cui il pilota fa la differenza. Così come fa la differenza l'ultimo giro.

Mi piace sconfiggere un avversario veloce nell'ultimo giro. È un modo esaltante per vincere una gara. Certo, a volte sarebbe meglio togliersi dai guai cercando di andare in fuga, ma quando capisci che non potrai scappare non ti resta che aspettare l'ultimo giro. Che è una specie di ultima sfida. Ti sei preparato, hai studiato le

traiettorie del tuo avversario, giro dopo giro hai capito dove lui è forte e dove è più debole, sai dove potrai attaccarlo. È uno dei momenti più emozionanti. Nell'ultimo giro puoi cogliere di sorpresa un pilota una volta sola, poi non ci casca più. Dopo è tutto più difficile.

In quella gara Biaggi e Gibernau hanno dato tutto. Anch'io. Era la gara decisiva, non ci si giocava solo il Mondiale ma la svolta delle rispettive carriere. Nel 2001 io e Biaggi lottavamo per conquistare il nostro primo titolo della 500, che era contemporaneamente anche l'ultimo in palio della mezzo litro: l'anno seguente sarebbe infatti iniziata l'era della MotoGP. La stagione 2001 avrebbe chiuso il glorioso periodo della 500. Io non avevo mai vinto il titolo della mezzo litro, ero arrivato nella massima categoria solo l'anno precedente, e avevo quindi quell'unica possibilità per conquistare un titolo che avevo sempre sognato e che volevo fortissimamente. Sapevo di avere una sola carta da giocare, ed era la stagione 2001. Anche Biaggi era nelle mie condizioni, ma volevo essere io l'ultimo campione del mondo della 500.

Nel 2004 la posta in palio era altissima, visto quello che era successo l'anno prima: avevo deciso di lasciare la Honda, ero andato alla Yamaha per cercare nuovi stimoli, volevo dimostrare che sarei stato in grado di vincere anche senza una moto, la Honda, che per tutti era invincibile.

Avevo scelto di correre con la Yamaha, moto e squadra in grande difficoltà. Il livello della sfida era altissimo, perché in gioco c'erano anche risentimento, orgoglio, rancore, onore. La stagione 2004 avrebbe chiuso una faccenda completamente diversa, avevo quindi molta più pressione. Sapevo che vincere subito, con la Yamaha, al primo anno,avrebbe cambiato molte cose nel mondo del motociclismo da corsa. E così è stato.

In Australia, sulle colline di Phillip Island, ho messo la parola fine a un discorso apertosi in Sudafrica.

Già, il Sudafrica. Welkom. Il 18 aprile 2004. Una giornata entrata nella storia del motociclismo. Ho vinto la prima gara che ho corso con la Yamaha. La prima gara del Mondiale 2004. Una cosa impensabile anche per me.

Quando mi sono fermato a bordo pista, e sono sceso dalla mia Yamaha sedendomi poi accanto a lei, sull'erba, avvolgendo le braccia alle gambe e tenendo la testa abbassata, non stavo piangendo. Dietro la visiera nera, io ridevo. Già, perché quando sono felice io rido. In quel momento, accucciato sull'erba, appoggiato alle gomme, vicino alla mia Yamaha, ridevo perché mi sentivo orgoglioso, sollevato, felice.

"Allora avevo ragione io!" pensavo, tra me e me.

"Non riesco a crederci, li ho fregati tutti, che spettacolo!" continuavo a ripetere.

Una volta dissi che volevo una moto per vincere a Welkom. È stato durante un incontro con Davide Brivio (il team director del Team Yamaha MotoGP) e Lin Jarvis (il responsabile dei programmi sportivi della Yamaha), quando avevo già deciso che avrei corso con la Yamaha la stagione 2004. Dissi che volevo una moto in grado di vincere già in Sudafrica, ed erano rimasti tutti perplessi.

A volte, durante i colloqui che facevo con i ragazzi della Yamaha, verso la fine del

2003, me ne uscivo con frasi che li lasciavano un po' stupiti. A volte spaventati. Lo facevo per dare motivazione a tutto il gruppo.

Furusawa, Jarvis, Brivio mi spiegavano sempre i progetti che la Yamaha aveva e le cose che avrebbero fatto, quasi per rassicurarmi. Una volta mi parlarono di come in Giappone stavano cambiando il reparto corse, attraverso l'assunzione di ingegneri nuovi. Mi dicevano che avrebbero ingaggiato questo o quel tale, e mi ripetevano sempre: «Guarda che abbiamo la possibilità di farla andare, questa moto, stai tranquillo!».

Io ascoltavo. In effetti sulla carta c'era davvero un importante programma di rinnovamento, ma a quell'epoca non potevo esserne così sicuro. Era solo il 2003, la miglior Yamaha accusava, come passo di gara, un ritardo da me in media di un secondo al giro: prendere un secondo al giro, a questi livelli, in questo sport, è come prendere un anno...

Così pensavo, riflettevo, e ogni tanto mettevo in guardia Davide Brivio: «Lo sai, vero, che se poi tutto questo non succede io me la prendo con te?! Perché io conosco te, non Jarvis e Furusawa, ed è con te che me la prenderò».

Lui continuava ad ascoltare.

«Se la moto non va, poi sono cazzi tuoi!» e a quel punto mi guardava con una faccia strana, molto preoccupata.

Eravamo tutti preoccupati, prima di iniziare a lavorare insieme, lui però era obbligato a essere ottimista. Forse più di quanto non fossi costretto a esserlo io.

Quindi, sì, una volta gli ho detto questa frase: «Voglio una moto per vincere a Welkom» ma sono cose che si dicono per dare, e per darsi, morale. Non sai mica che poi riuscirai davvero a vincere. Non puoi esserne sicuro fino a quando non lo hai fatto.

I piloti dicono sempre un sacco di cose; a volte sono frutto di certezze ma il più delle volte sono solo speranze, oppure tentativi d'autoconvincersi. Ma poi ogni pilota deve fare i conti con i fatti e con gli avversari.

Quando sei in pista e ti misuri con gli altri, tu lo sai come stanno le cose. Sai come vai tu e come vanno gli altri. Sai com'è la tua moto e come sono quelle dei tuoi rivali. Poi ai giornalisti, a tua mamma, alla tua morosa, al tuo capotecnico, puoi raccontare quello che vuoi, ma tu lo sai come stanno le cose. Puoi inventarti che sei caduto perché la moto non ha seguito la traiettoria che hai impostato, oppure puoi raccontare che tu sei velocissimo ma la moto proprio non va più di così. Ma dentro di te, lo sai che sei caduto perché hai sbagliato, oppure che in certi punti il tuo avversario è più veloce.

Però a volte succede il contrario: dentro di te sai perfettamente se le tue vittorie le hai ottenute in curva, sfruttando le tue capacità, e non in rettilineo, traendo quindi vantaggio dalla potenza del motore. Sai che gli altri cercano scuse, e sono bugiardi quando sottolineano che vinci solo perché hai una moto migliore.

Io ho sempre saputo il perché di ogni mia vittoria e di ogni mia sconfitta. Quindi, a fine 2003, dopo aver vinto tutto con la Honda, ero certo di poter vincere con un'altra moto. Ma fino a quando non lo fai non sai veramente qual è la verità. Ecco perché, un

giorno, ho provato a cercarla, la verità.

Ancora non potevo immaginare che avrei vinto il titolo mondiale addirittura con una gara di anticipo, mentre tutti dicevano che quell'anno avrei subito solo delusioni.

In una delle ultime gare, quando il mio progetto era diventato l'argomento preferito di conversazione di tutto il paddock, un mio amico ha sentito casualmente Gibernau che, guardando in un monitor un filmato che mi ritraeva mentre stavo ridendo, ha affermato: «Vedrai che l'anno prossimo, quando correrà con la Yamaha, e sarà lì per terra che scivola, riderà meno...».

Certo, ancora non potevo realizzare che avrei poi conquistato lo stesso numero di gare - nove - vinte l'anno precedente con la Honda.

Non potevo nemmeno rendermi conto che avrei corso in testa, cioè in fuga, praticamente tutta la stagione che noi, in Yamaha, pensavamo sarebbe stata piena di sofferenze.

Però sapevo già almeno una cosa: avevo fatto qualcosa che era entrata nella storia di questo sport.

Quella è stata la gara più densa di significati di tutta la mia carriera. Per molti motivi. Perché era la prima con la Yamaha. Perché ho lottato fino all'ultima curva con Biaggi. Perché abbiamo girato talmente forte che il terzo classificato,Gibernau, faceva parte di un'altra gara e il quarto era in pratica scomparso. Perché avevo dimostrato tutto quello che volevo dimostrare: l'importanza dell'uomo. Era la prova che cercavo.

Abbiamo lasciato il circuito, e la cittadina di Welkom, poche ore dopo la conclusione della gara. Andavamo verso l'aeroporto, per prendere il volo British Airways che ci avrebbe riportati a Londra. Avevo deciso, già prima di arrivare in Sudafrica, che sarei ripartito domenica sera, per essere in Europa lunedì.

Il viaggio da Welkom a Johannesburg dura tre ore, se si affronta in auto. Io ero in un minivan Volkswagen, sdraiato sui sedili posteriori; alla guida c'era l'autista che avevamo incontrato al nostro arrivo in Sudafrica. Con me c'erano Uccio, il mio migliore amico, che in realtà si chiama Alessio Salucci; e Gibo, il mio manager, che per l'anagrafe è Luigino Badioli.

Mi godevo quindi la soddisfazione per quello che avevo fatto, mentre continuavo a fare e a ricevere telefonate dall'Italia. Sentivo che i miei amici non rispondevano come al solito. Erano diversi. Dovevano fermarsi spesso perché non riuscivano quasi a respirare; non ce la facevano a esprimere tutto quello che volevano dirmi. Ogni volta io provavo dei brividi, sentivo la pelle che quasi si alzava lungo le braccia e la schiena. Percepivo il loro stupore, la gioia, la commozione. Momenti emozionanti ne avevo già vissuti tanti, quel pomeriggio, ma sentire i miei amici reagire così mi ha fatto davvero capire che era successo qualcosa d'importante.

È stato allora che ho avvertito la sensazione di aver prodotto un cambiamento forse epocale nel mondo del motociclismo.

Ricordo quello che sostenevano i piloti, fino a quel giorno: se vuoi vincere, dicevano, devi avere una Honda.

Mi sono venuti in mente anche quelli che dicevano che lasciare la Honda per la

Yamaha sarebbe stata una follia senza futuro. E poi, gli ingegneri: rammentavo quelli che sostenevano che un reparto corse può sviluppare una moto anche senza seguire le indicazioni del pilota.

Bene, da quella gara (senza contare poi l'intera stagione 2004) tutto questo non è più stato vero.

Secondo me non è mai stato vero, ma in Sudafrica era finalmente apparso chiaro a tutti quale fosse l'importanza dell'uomo, cioè del pilota, nello sviluppo di una moto da corsa, nella sua messa a punto, nella sua prestazione in gara.

Alla fine del 2003 mi ero assunto la responsabilità di dimostrarlo e c'ero riuscito al primo tentativo. Quindi questo sport, per tante cose, da quel giorno lì, il 18 aprile 2004, è cambiato.

Comprendevo, mentre ci ripensavo, che da lì in poi nessun pilota avrebbe potuto attaccarsi troppo a certe scuse; ma soprattutto, avevo indotto molti ingegneri a rivedere le proprie certezze, li avevo spinti a considerare che bisogna rispettare di più le indicazioni del pilota. E ho realizzato, con profonda soddisfazione, che di questo avrebbero potuto beneficiarne tanti piloti in futuro.

Eppure la vigilia della gara di Welkom, così come quella di Phillip Island, sei mesi dopo, la ricordo come la vigilia di qualsiasi altra gara. Ma è normale, per me, perché io non do mai troppo peso al fatto che una gara importante oppure un sorpasso possono cambiare la mia carriera e la mia vita. Mi immergo così tanto nel vortice delle cose alle quali devo pensare - la messa a punto della moto, la scelta delle gomme o degli assetti, il modo in cui sto guidando io e come guidano gli altri nei vari punti - che non rifletto mai su che cosa c'è in gioco in gara.

Penso solo al regime di rotazione a cui devo portare il motore per partire bene, a come devo lasciare la frizione; oppure che devo entrare nella prima curva in un certo modo, magari mezzo metro più all'interno perché altrimenti perdo mezzo decimo, che devo staccare in quel determinato punto. Insomma, penso a come guidare.

Quando mi metto la tuta, salgo sulla moto e vado sulla linea di partenza, il mio cervello si libera da ogni pensiero che non sia strettamente legato alla guida. Riesco a isolare tutto il resto, non mi faccio sopravanzare dal nervosismo, non mi metto mai a pensare, quando abbasso la visiera, che mi sto giocando la faccia oppure il campionato o addirittura la carriera.

Non me lo impongo, mi viene naturale. Ecco perché molte volte mi si vede scherzare o sorridere pochi minuti prima della partenza.

Questo atteggiamento mentale è di basilare importanza, per me. Non potrei concepire nessun altro modo di correre. Perché se ti metti nella testa troppi pensieri finisci per commettere degli errori.

Immagino che sia come quando un giocatore deve tirare un calcio di rigore: quando inizia a pensare troppo a quello che potrebbe succedere se lo sbaglia, perde la concentrazione e finisce per sbagliarlo davvero. Chi batte bene, non pensa "questo rigore può cambiare la mia carriera o il destino della mia squadra": pensa a come fare gol e basta. Chissà, forse quelli che il rigore l'hanno sbagliato pensavano, in quel momento decisivo, proprio a quelle cose lì. Si erano messi troppi pensieri nella testa.

Comunque, nelle gare di moto, quando sei sulla griglia di partenza, sai che stai per affrontare 5-600 curve, a volte anche 30 giri al limite, tanto che se sbagli di un metro rovini tutto; e allora devi cercare di allontanare la pressione: perché se ti fai coinvolgere troppo questa diventa insostenibile.

Quindi a Welkom, pochi istanti prima della partenza, non ho pensato cose del tipo: "Sono con la Yamaha, sono in pole, se vinco questa gara cambio la mia carriera", o cose di questo genere...

Ci ho pensato dopo. Mentre ero seduto sull'erba accanto alla mia Yamaha, mentre rientravo ai box per raggiungere la mia nuova squadra, mentre andavo a Johannesburg, mentre lasciavo Phillip Island. Mentre ero sugli aerei che mi hanno riportato a casa.

2

Un'avventura che inizia con un incontro segreto a Ibiza non può andare male.

Oggi lo so, ma nel febbraio del 2003, quando Davide Brivio è venuto a parlarmi del suo progetto, non ci avevo ancora pensato.

Ero a Ibiza, in quel periodo, perché avevo appena acquistato una casa e dovevo fare il punto della situazione sui lavori necessari.

Non c'è mai molta gente, in inverno, sull'isola, così io e Gibo abbiamo pensato che fosse un ottimo posto per incontrare il team director della Yamaha.

«Sentiamo cosa ha da dirci. In fondo rappresenta la seconda Casa costruttrice del mondo, se la Yamaha è così interessata dobbiamo ascoltare i loro progetti» ho detto a Gibo, anche se l'idea di lasciare la Honda in quel periodo era ancora lontana. Non ero proprio a mio agio, nel Team Honda, ma non avevo nemmeno preso in considerazione la possibilità di cambiare moto e team.

Io dormivo, a mezzogiorno, quando è arrivato Brivio. Lo ha accolto Gibo, poi insieme hanno deciso che avrebbero anche potuto svegliarmi. Quando sono stato in grado di capire che cosa stesse succedendo era arrivata l'ora di pensare al pranzo, così ci siamo subito organizzati. Una doccia, qualche minuto per vestirmi, ed eravamo tutti in giro per l'isola.

Ho scelto un ristorante sulla spiaggia, uno di quelli che si trovano lungo Las Salinas Beach, che è uno dei posti più caratteristici di Ibiza, e durante il trasferimento ho illustrato al nostro ospite le bellezze e le attrazioni dell'isola.

Lo conoscevo già bene, io, Davide Brivio. Ma non avevo mai parlato con lui di lavoro. Cioè, della possibilità di trasferirmi alla Yamaha. Perché era di questo che era venuto a parlare. E lo sapevo. Ecco perché ho pensato di invitarlo a Ibiza: lì ci saremmo mantenuti lontani, anche mentalmente, dal mondo delle corse.

Fino ad allora con Brivio aveva parlato soprattutto Gibo. La prima volta è stato nel settembre del 2002, a Rio de Janeiro, poche ore dopo la mia conquista della gara e del titolo della MotoGP. Quella corsa, vinta sotto la pioggia, aveva segnato un momento storico, non solo per la mia carriera: ero infatti diventato il primo pilota ad aver vinto un titolo mondiale in 125, 250,500 e MotoGP.

Brivio si era fatto avanti subito, chiedendo un incontro pur sapendo che il mio contratto con la Honda sarebbe scaduto solo alla fine del 2003.

A tavola abbiamo parlato di tante cose - dell'isola, della casa, anche delle corse - senza però mai toccare l'argomento per il quale Brivio era venuto a Ibiza. Abbiamo cominciato a discuterne solo dopo, quando siamo tornati a casa.

«Vogliamo te» disse Brivio, senza preamboli.

Io sono rimasto in silenzio, a riflettere. Me l'aspettavo, quella frase, eppure mi suonava un po' strana.

«Non riusciamo a battere la Honda solo perché non abbiamo te» ha aggiunto. Poi ha chiarito la situazione.

«Per ora questa è soltanto una mia idea; non è un vero progetto Yamaha. Sono venuto perché vorrei sapere se la cosa ti può interessare. Se pensi che possiamo parlarne, questo mio progetto lo presenterò ai giapponesi; altrimenti, tutto finisce qui.»

Brivio era stato chiaro e sincero. In quel periodo, infatti, quella era essenzialmente una sua idea.

«I giapponesi sanno che sarei venuto a parlarti, ma per ora non hanno dimostrato una curiosità particolare» ha precisato.

Ho continuato ad ascoltarlo, anche se in realtà in quell'incontro non si è sbilanciato nessuno. Né lui né, tanto meno, io.

Però mi ha colpito il modo in cui Davide parlava della Yamaha, del suo team, del suo lavoro. Esprimeva una passione forte, un grande coinvolgimento. E la cosa ha destato curiosità, in me.

«È interessante, ne possiamo parlare» ho risposto. E non erano parole di circostanza. Non volevo certo illuderlo troppo, ma nemmeno scoraggiarlo.

Infatti lui ha preso coraggio. Quando è tornato a casa, ha iniziato a parlarne subito ai giapponesi. Io, invece, ho cominciato a guardare la Yamaha con maggiore interesse. Soprattutto, con occhi diversi.

Prima per me era stata solo un avversario: nel 2001 e nel 2002 quella era la squadra che sosteneva Biaggi. Nel primo anno della MotoGP, il 2002, la Yamaha aveva vinto due gare con Biaggi: una a Brno, dove ho avuto un problema alla gomma posteriore ma Biaggi andava comunque forte, e l'altra in Malesia, dove avevo perso tempo lottando con Barros mentre Biaggi scappava.

Ma in quella stagione 2003 la Yamaha mi appariva soprattutto un'azienda che non aveva un pilota in grado di seguire lo sviluppo della moto. In effetti era proprio così. Perché in un gesto quasi di disperazione, a fine 2002 a Iwata avevano deciso di non rinnovare il contratto a Biaggi, perché i loro rapporti si erano molto deteriorati, e avevano poi deciso di ripartire mantenendo Checa e ingaggiando Barros.

Non era una brutta squadra, sulla carta: Checa era stato spesso veloce, Barros un paio di volte mi era stato davanti nel finale del campionato 2002 quando guidava la RCV.

Ciò che è successo in quella stagione ha dimostrato però che i due piloti non riuscivano a portare avanti lo sviluppo in modo parallelo: uno diceva che il problema risiedeva nel motore mentre il telaio andava bene, l'altro affermava l'esatto opposto, così i tecnici non avevano una direzione chiara da seguire e la moto non faceva progressi.

Quindi, sin dall'inizio del Mondiale 2003, la Yamaha sembrava a tutti, naturalmente anche a me, un autentico disastro. E in effetti lo era davvero.

A Suzuka, per la prima gara della stagione, ne hanno preso atto anche i più alti dirigenti della Yamaha: dal presidente ai suoi collaboratori più stretti, dai manager agli ingegneri, c'era infatti tutto il vertice di Iwata ad assistere alla prova di apertura. E tutti avevano quindi assistito a quella che era stata, per loro, una vera disfatta.

Checa, partito primo, era arrivato decimo, le altre Yamaha non erano state certo

eccezionali. Barros, poi, si era fatto male (in modo serio, cioè ai legamenti di un ginocchio) già nel warm up.

In quella gara hanno preso una paga devastante. E non solo da me, che avevo vinto battendo Biaggi e Capirossi, al debutto con la Ducati.

Quando il gruppo dirigente è rientrato a Iwata, è stata indetta una riunione nella quale hanno realizzato che serviva una vera rivoluzione.

«Figure così non ne dobbiamo fare più, bisogna cambiare» hanno detto i dirigenti giapponesi. Decidendo innanzitutto di ristrutturare completamente il reparto corse, dando vita anche a un nuovo progetto per cambiare la M1.

In Yamaha in quel periodo c'era gente che vivacchiava, che non si impegnava come avrebbe dovuto. Il reparto corse non era motivato, non aveva forze fresche in grado di dare un nuovo impulso. Gli ingegneri appartenevano a una generazione differente, non avevano esperienza con le nuove tecnologie applicate ai quattro tempi, e inoltre avevano anche perso un po' di entusiasmo.

Quanto a me, problemi di moto, con la Honda, non ne avevo. E nemmeno con gli avversari. Però cominciavo ad avvertire l'esigenza di cambiare un po' la mia situazione. Diciamo che ho cominciato a sentire il desiderio di movimentare un po' la mia vita e la mia carriera. Anche perché i miei rapporti con la Honda non erano più così idilliaci, per via del diverso modo che avevamo di vedere determinate cose.

Quindi, da un certo punto di vista ero nella condizione adatta a valutare altre possibilità, ma guardandomi intorno non è che vedessi poi moto così competitive. Ecco perché non ho voluto illudere Brivio, e con lui la Yamaha.

Ma Brivio si era dato da fare, dopo il nostro incontro di Ibiza. E anche i giapponesi di Iwata. Infatti alla vigilia del Gran Premio d'Italia, cioè all'inizio di giugno, Masao Furusawa, il responsabile del reparto corse Yamaha, nonché dell'intero settore moto, ha riferito a Brivio le sue prime valutazioni:

«Alcuni componenti del top management non hanno espresso parere favorevole al tuo piano» ha comunicato a Brivio.

A Iwata si erano decisi a dare un nuovo impulso al programma MotoGP, ma sul mio nome non c'era stata subito l'unanimità. Anche Furusawa, quindi, non si è mostrato molto convinto della riuscita del progetto.

Al Mugello, le Yamaha sono andate di nuovo male: la migliore delle moto ufficiali è arrivata ottava, con Checa, la meglio piazzata è stata quinta con Nakano. Brivio, quindi, ha deciso di insistere con Furusawa, utilizzando proprio quei risultati deludenti come giustificazione. Ha scritto quindi una e-mail al dirigente, che si trovava a Iwata.

«Il pilota è una componente importante nel processo di rinnovamento che sta per partire, quindi secondo me bisogna prendere Valentino Rossi se vogliamo vincere.»

Poi ha aggiunto che io avevo dato la mia disponibilità a incontrarlo, a Barcellona, pochi giorni dopo. Ed era vero, non avevamo alcun problema a parlare con Furusawa, se fosse venuto in Europa.

Furusawa, dopo aver letto attentamente la relazione, ha accettato l'invito. E si è mosso subito. Ha lasciato Tokyo per raggiungere Barcellona, dove l'abbiamo

incontrato in un hotel vicino al circuito del Montmelò.

Furusawa non riusciva a credere che io stessi davvero pensando di lasciare la Honda. Per lui era incomprensibile, perfino poco logico. Ma lo era anche per la quasi totalità degli altri dirigenti di Iwata. In effetti non avevo mica deciso che sarei andato alla Yamaha, eppure ero sempre più incuriosito dall'idea. Anche Furusawa era curioso. Ecco perché mi ha fatto subito una domanda molto particolare.

«Qual è il motivo per il quale potresti essere disposto a venire in Yamaha?»

«Posso restare alla Honda, se voglio, e se tutto va bene vincere altri due titoli mondiali. Ma l'ho già fatto. Quindi, prima di chiudere la carriera motociclistica vorrei provare a vincere con un'altra moto» ho risposto, anche perché era così che la pensavo.

Non c'è stato bisogno di aggiungere molte altre cose: ci eravamo studiati reciprocamente, e per il momento ci bastava aver ottenuto delle indicazioni confortanti.

Al termine del nostro colloquio, infatti, Furusawa è sembrato molto più convinto.

Quando ci siamo salutati, lui ha detto che al suo ritorno in Giappone avrebbe cercato di convincere il top management.

I vertici della Yamaha, essendo così distanti da quello che succedeva nel mondo delle corse, non pensavano fosse credibile che io potessi lasciare la Honda per la Yamaha. Era questa considerazione che, all'inizio, li aveva indotti a tenere un atteggiamento piuttosto freddo.

In effetti, in quel periodo ero ancora propenso a restare con la Honda; allo stesso tempo, però, pensavo che sarebbe stato interessante esplorare altre opportunità. Anche perché dall'altra parte, cioè in Honda, stavano accadendo cose strane.

Ogni volta che Gibo andava a un incontro con i vertici della HRC tornava sempre con frasi strane. E una di queste mi apparve proprio incomprensibile.

«Ci propongono un contratto fatto sulla falsariga di quello di Ukawa.»

Mi sembrava impossibile, in quanto Ukawa è sempre stato inquadrato come un dipendente Honda più che come un pilota a tutti gli effetti.

Eppure Gibo era molto sicuro; infatti di fronte alla mia incredulità mi propose di presentarmi all'incontro che era stato programmato in occasione del GP Olanda, ad Assen, per la fine di giugno.

In quell'occasione, insieme a Nakajima, il direttore della HRC che era anche il nostro maggiore interlocutore, si è presentato Suguru Kanazawa, il presidente della HRC. È arrivato in Olanda pensando che la situazione fosse sotto controllo da parte dei responsabili della squadra, ecco perché ha detto subito che sarebbe voluto rientrare in Giappone con il contratto firmato.

Durante i nostri colloqui, tutto mi appariva un po' surreale. I dirigenti della HRC mantenevano delle posizioni che erano decisamente diverse dalle mie. E questo mi ha lasciato molto perplesso. L'incontro non ha contribuito certo a ridurre quelli che erano i miei nuovi orizzonti: cercare di vincere con un'altra moto, affrontare una nuova sfida.

Restando sempre molto fermi sulle proprie posizioni, dandomi quindi l'idea che

non avrebbero fatto molti passi verso di me, i dirigenti della Honda hanno contribuito a farmi pensare che forse era arrivato davvero il momento di prendere un'altra strada.

Così, dopo qualche giorno, insieme a Gibo abbiamo deciso di iniziare a guardarci intorno davvero; il che avrebbe significato cominciare a parlare in modo più serio con altre squadre.

Gibo, quindi, ha ripreso i contatti con la Yamaha. Anche perché è stato lui a credere per primo in questa possibilità.

«Con la Honda sei talmente superiore agli altri, che anche se vai con la Yamaha possiamo farcela» mi ripeteva spesso.

Io ero molto più prudente, invece, forse perché ero un po' influenzato dall'opinione generale secondo la quale vincere senza la Honda sarebbe stato quasi impossibile.

Invece Gibo era molto sicuro.

«Con la Honda, se ti impegni al massimo, vinci con un margine ben superiore a quello col quale vinci adesso: quindi, con la Yamaha, perderai magari un po' di vantaggio, ma puoi farcela lo stesso» era la sua analisi.

Era opinione abbastanza diffusa, questa, nel mio entourage. Ad esempio, una sera, subito dopo la gara di Barcellona, Flavio Fratesi (l'uomo che ha realizzato con me le grandi gag, nonché il motore del Fan Club insieme a Rino Salucci, il babbo di Uccio) mi ha detto:

«In quella gara ho avuto la sicurezza: hai un tale potenziale, che puoi vincere anche con un'altra moto. Puoi farlo anche con la Yamaha!».

Era stata una gara molto emozionante, il GP Catalogna del 2003: ero dietro Capirossi, sono finito nella ghiaia per un errore e ho perso molte posizioni. Quando sono rientrato in pista ho iniziato a marciare a una velocità nettamente superiore a quella di tutti gli altri, un secondo al giro più veloce! Ho superato diversi piloti in poco tempo e ho chiuso la gara alle spalle di Loris, ma gli ero ormai molto vicino.

La cosa buffa è stata che Flavio ancora non sapeva che noi avevamo effettivamente iniziato a parlare con i dirigenti della Yamaha: non glielo avevamo ancora detto.

Ma lui, da solo, aveva fatto valutazioni che io, e soprattutto Gibo, stavamo facendo in quel periodo.

Comunque, a parte i discorsi fatti nelle serate di primavera, lasciavo che il tempo passasse. Però Jarvis e Brivio a un certo punto hanno chiesto di parlare anche con me. Hanno iniziato a richiedere, insomma, una mia maggiore presenza, perché volevano effettivamente capire che cosa pensassi realmente.

Ma c'era un problema da risolvere: io in quel periodo non c'ero mai, quindi durante le giornate in cui non erano in programma le gare ero praticamente introvabile. Magari da Londra andavo a Ibiza, o da qualche altra parte. In ogni caso, ero sempre impegnato in qualche cosa. Di sicuro, trovarmi durante le pause tra una gara e l'altra era proprio difficile. Ecco perché è stato deciso che ci saremmo visti durante i fine settimana delle gare. Ed è quello che abbiamo iniziato a fare.

Certo, incontrarci nel paddock era un'idea apparentemente illogica. Il rischio, per tutti, era notevole. Sarebbe bastata una sola leggerezza per far scoppiare un enorme

casino. Ma proprio per questo, cioè proprio per il fatto che nessuno avrebbe mai pensato che noi ci saremmo visti in un posto così "pericoloso", ci apparve subito una buona idea.

Ed è quindi iniziata la stagione degli incontri segreti. I più significativi sono quelli di Donington e Brno.

In Gran Bretagna, a Donington, in luglio, i vertici della Honda avevano iniziato a farsi più pressanti. E non avevano esitato a manifestare le proprie intenzioni: volevano il raggiungimento dell'accordo, o al limite una chiarificazione in modo da capire come muoversi. Kanazawa non era stato affatto contento del suo ritorno a Tokyo senza il contratto firmato da me, così Nakajima mi ha fatto conoscere subito la sua posizione.

«Devi dirci cosa vuoi fare, entro domenica; altrimenti, dalla prossima gara potresti non far più parte del programma di sviluppo della moto.»

Non è che ci abbia girato tanto intorno, quindi.

Non me l'aspettavo, una simile pressione. Eravamo appena all'inizio del mercato piloti, cioè nel periodo in cui è normale che un team e un pilota comincino a fare le proprie valutazioni per il futuro, parlando magari con altre squadre o altri piloti, così mi sembrava un po' troppo opprimente quell'atteggiamento.

Sì, è vero, avevo iniziato a esplorare altri orizzonti, avevo altre idee per la testa, nuove sfide, progetti differenti. Ed è anche vero che avevo cominciato ad ascoltare altre proposte. Ma è altrettanto vero che non avevo certo deciso, in quel periodo, di lasciare la Honda. Ero un pilota Honda, e per quello che mi riguardava non avevo ancora deciso di smettere di esserlo.

Ma in quei momenti, trovandomi cioè di fronte a un passo concreto, non solo a un colloquio, ho avvertito una sensazione strana. Non ero felice, dentro di me, quando mi mettevo a pensare al rinnovo del contratto con la Honda. E stata una sensazione che mi sono portato dentro a lungo. E che mi ha fatto riflettere sempre più.

Proprio in quel fine settimana, poi, c'era stato un evento importante: ero salito sulla M1. Segretamente, cioè di notte, all'interno del box Yamaha.

Cioè, avevo fatto esattamente quello che la Honda mi aveva proposto di fare quattro anni prima, quando mi offrì di salire sulla NSR 500, all'interno del box del Team HRC, di notte, mentre ero ancora un pilota Aprilia. Era successo nei box di Phillip Island, quando io correvo in 250. Quindi, questo mi sembrava un atteggiamento abbastanza normale.

In Inghilterra, nel paddock di Donington, ci siamo incontrati verso mezzanotte. Indossavo una felpa col cappuccio che mi copriva la testa, per non farmi riconoscere. Mi sono infilato velocemente, senza fare rumore, nel box Yamaha, immediatamente richiuso alle mie spalle.

Dentro, trovai anche il capoprogetto della M1, Yoda. Era sconvolto per l'ora tarda, aveva gli occhi rossi, voleva andare a dormire.

Mi hanno fatto salire sulla M1 di Checa. Era una delle moto ufficiali.

La prima impressione non è stata buona. Ho capito subito che la M1 2003 era molto indietro, rispetto alla Honda. Non c'era proprio paragone con la RC211V. La

M1 era proprio bruttina...

Era una moto molto complicata, si vedeva che era stata fatta seguendo troppe voci. Notai che era concepita in modo poco logico, c'erano troppi fili che passavano dappertutto, un sacco di elementi posizionati male. E anche la posizione di guida, dei manubri, del serbatoio, non mi sembrava efficace.

Anche senza accenderla, ho capito subito che era molto meno razionale della Honda, che è sempre praticamente perfetta, tanto da sembrare una moto di serie: non ha niente fuori posto. E ordinata, rigorosa. Rispecchia il carattere dei giapponesi della Honda, insomma.

Comunque la M1 aveva anche diverse cose interessanti, che mi piacevano. Il problema maggiore era che quella versione 2003 era troppo disordinata.

Mi sono soffermato sul cruscotto, scoprendo che la Yamaha utilizzava già quello digitale. La Honda invece ne aveva ancora uno piccolo, analogico. Questo era elettronico, molto grande, ricco di informazioni, veramente bello.

Yoda ha notato che il cruscotto mi stava incuriosendo, quindi si è avvicinato e lo ha acceso. E ha iniziato a mostrarmi le funzioni. Ne aveva tante, c'erano molte cose che la RCV non aveva.

«Bello!» ho esclamato io.

«L'abbiamo fatto così grande perché se uno ha tempo, durante la gara può guardarsi un Dvd» ha replicato lui, serissimo.

Prima ci siamo guardati in faccia, io, Gibo e Uccio, poi siamo tutti scoppiati a ridere. E Yoda con noi.

Mi è piaciuto questo episodio. Mi ha fatto capire che i giapponesi della Yamaha hanno un certo spirito, fanno le battute, sono più goliardici e simpatici. Si tratta di atteggiamenti impensabili, alla Honda, dove sono tutti seri, rigorosi, impegnati a mostrare la potenza dell'Impero.

Quella è stata l'anteprima di ciò che è diventata in seguito la nostra squadra Yamaha, dove da subito ha regnato l'impegno nel lavoro ma anche un clima sereno, divertente, rilassato. Non so dire con certezza se durante il weekend del Gran Premio di Gran Bretagna l'idea di andare in Yamaha ha cominciato a prendere forma, ma di certo mi avevano fatto tutti una bella impressione.

In quel periodo, comunque, anche i manager della Yamaha tenevano i freni tirati, quando parlavamo. Pensavano ancora che io cercassi solo di ingelosire la Honda, magari per alzare il prezzo. Non credevano che potessi fare sul serio. Invece avevo iniziato a riflettere, anche se in quel periodo, era l'inizio di luglio, non ero ancora del tutto deciso a lasciare la Honda.

Anche perché, intanto, la trattativa era diventata a tre. Si era infatti inserita la Ducati.

L'opzione Ducati è stata una mia idea. Nel senso che, a un certo punto, quando i rapporti con la Honda hanno iniziato a peggiorare, sono io che ho pensato alla Ducati. Anche se avevo già cominciato a parlare con la Yamaha. Perché l'idea di correre con la Ducati, all'inizio, mi piaceva proprio.

Ogni tanto scherzavo con i due capimeccanici che venivano dalla Superbike,

Massimo Bracconi e Bruno Leoni, perché con loro ho sempre avuto buoni rapporti.

«Dai, vieni da noi!» mi dicevano.

Ci scambiavamo battute che poi sono diventati segnali. Da lì, il passo per arrivare ai vertici della squadra e dell'azienda è stato molto breve.

Anche perché, naturalmente, i dirigenti della Ducati hanno poi coinvolto subito il loro sponsor principale. Che era, comprensibilmente, molto contento.

Così io e Gibo, una sera di luglio, abbiamo imboccato l'autostrada verso Bologna. Destinazione, Borgo Panigale. Il quartiere della città in cui sorgono gli stabilimenti e il reparto corse.

Faceva molto caldo. In giro, attorno all'azienda, non c'era praticamente nessuno. Dentro, trovammo Livio Suppo, all'epoca team director, e Claudio Domenicali, che era l'amministratore delegato. Ci stavano aspettando, ovviamente.

La fabbrica, vecchio stile, riporta alla mente un passato e una tradizione. Le mura sono vecchie, non c'è nulla di moderno. Ma all'interno, lì sì che c'è molto futuro. C'è tecnologia, ci sono idee, si respira la passione.

Certo, quella sera era così tardi, che in fabbrica eravamo rimasti in pochissimi.

È stato un incontro molto cordiale. Abbiamo parlato di tutto: tecnica, corse, naturalmente anche della possibilità di collaborare.

Ho potuto visitare la fabbrica, almeno quello che viene consentito di vedere in "gite" di questo genere. Perché, in fondo, ero pur sempre un pilota della concorrenza...

In Ducati, in quel periodo, avevano appena iniziato l'esperienza nella MotoGP: c'era una moto da sviluppare, tanti progetti nel cassetto.

La Ducati è venuta a propormi un incontro nel momento in cui aveva una moto che andava forte. Quando ci siamo riuniti, la Desmosedici aveva vinto a Barcellona con Capirossi, ed era comunque sempre attorno al podio. In quel periodo, andava molto meglio della Yamaha.

Ho sempre seguito con interesse le vicende delle Case italiane, quindi ero molto contento di potermi avvicinare alla Ducati a questo livello.

È stato un incontro organizzato per conoscerci, nel senso che abbiamo cercato di capire quali fossero i rispettivi progetti, così da valutare se ci fosse la possibilità di farli combaciare.

A differenza dei colloqui con i rappresentanti delle Case giapponesi, questa volta è stato tutto più facile e più breve. Ci siamo aperti, l'uno con l'altro, in modo sufficiente a far capire le nostre idee e le nostre aspettative.

Ed è stato un appuntamento interessante. E anche piuttosto illuminante.

Abbiamo toccato tutti gli argomenti che vengono analizzati in riunioni come quella: non tanto l'aspetto economico, quindi, quanto quello tecnico; e poi, relazioni e impegni promozionali con gli sponsor e con l'azienda. Abbiamo naturalmente parlato della moto, dei piani di sviluppo.

Andando avanti con la nostra conversazione ho intuito che stavamo entrambi cercando una sfida, ma la mia era un po' diversa.

Condividevamo sicuramente la passione per questo sport, la voglia di vincere, ma

c'erano anche punti in cui ho scoperto di avere una visione diversa. Ed è quello, poi, che mi ha fatto riflettere: ho notato che c'era una certa differenza tra quello che stavo cercando io, cioè tra il tipo di sfida che io volevo affrontare, e quello che invece stavano cercando loro, in Ducati.

La si può anche chiamare filosofia, cioè un modo di vedere le cose; in ogni caso ho capito che la filosofia di vita e di corse dei responsabili della Ducati non era proprio in linea con la mia. Soprattutto, non con quello che io stavo cercando in quel periodo.

Era il 2003, per me era tutto facile con la Honda.

Azienda fortissima, vincente, quindi anche un po' dura nei rapporti umani, la Honda non aveva alcuna difficoltà nell'affermare la supremazia della propria tecnologia. Che è il reale motivo per il quale la Honda gareggia, come hanno sempre dichiarato i vertici dell'azienda. Io quindi mi sentivo un po' prigioniero di questo modo di pensare e agire.

Mi ero messo in testa di affermare l'importanza dell'uomo, di rivendicare il ruolo del pilota nello sviluppo di una moto. Era questo il mio principio ispiratore.

Certo, i rapporti con alcuni dirigenti della Honda erano diventati un po' tesi, perché i giapponesi della Honda hanno un modo di vedere le cose della vita che è ben poco in linea col mio, cioè col mio carattere, ma questo in fondo non era poi così importante come la nuova idea che mi stava girando per la testa: dimostrare che è soprattutto il pilota che fa la differenza.

Lo si può anche chiamare ego: mi è apparso chiaro, a un certo punto, che il mio ego ha iniziato a mettersi a confronto con quello dei dirigenti della Honda.

Ecco, anche in Ducati stavano lottando per l'affermazione del marchio dell'azienda e della tecnologia di cui indubbiamente dispongono.

La Ducati, proprio per la sua indole da combattente, per la sua aggressività, che è sicuramente una delle caratteristiche che ammiro di più, era nella fase in cui stava attaccando senza mezzi termini la supremazia delle Case giapponesi, quella della Honda in particolare.

Una delle conseguenze, inevitabili, di questo tipo di mentalità, è l'atteggiamento col quale sei poi obbligato a proporti. Infatti la Ducati mi è sembrata un po' come la Honda. Almeno per certe cose. Mi è sembrata un'azienda sostenuta da un grande desiderio di affermazione del proprio marchio.

Se questo è del tutto lecito, devo dire che mi ha un po' spaventato. Perché era proprio uno dei motivi principali per il quale stava allargandosi sempre di più la spaccatura che si era formata tra me e la Honda.

Avevo iniziato ad avvertire il desiderio di togliere ogni dubbio sulle mie capacità, e quindi stavo ricercando una sfida diversa: volevo che si affermasse il mio modo di concepire le corse, la moto, l'azienda.

Stavo maturando l'idea di dimostrare che l'uomo è più importante.

Anche se io e i vertici della Ducati condividevamo la passione per questo sport e anche il desiderio di vittoria, eravamo su posizioni lontane riguardo al ruolo che deve avere il pilota nello sviluppo della moto: per me dev'essere la guida del gruppo,

perché è lui che poi deve portare la moto alla vittoria, deve quindi guidare un mezzo che sia realizzato in base alle sue esigenze e alle sue caratteristiche.

Per il reparto corse Ducati, invece, nel processo di sviluppo della moto il pilota non ha la stessa importanza.

Essendo un'azienda che crede particolarmente nella tecnologia, la Ducati tende a seguire molto i dati e le informazioni del computer, lavorando secondo la metodologia della Formula Uno. Il che la rende apprezzabile, da un punto di vista tecnologico, ma in quel periodo avevo sempre un campanello d'allarme nella mia testa: la sensazione di oppressione che mi dava la Honda, che la pensa allo stesso modo.

Già, l'importante è vincere con un pilota, non con uno in particolare: la Honda riteneva che si dovesse affermare in primo luogo la propria tecnologia, poi l'importanza del pilota.

Sapevamo tutti che l'incontro di quella sera, a Bologna, nel quartier generale della Ducati, non sarebbe stato decisivo, così nessuno di noi ha chiesto all'altro una promessa, oppure un impegno.

Con il passare delle settimane, mentre cercavo di allineare tutte le sensazioni che avevo raccolto, ho realizzato che la differenza di idee rispetto alla Yamaha era notevole.

"Non è esattamente la sfida che sto cercando" ho pensato, a un certo punto.

Perché ho avuto l'impressione che in Ducati non sarebbero stati disposti a seguirmi e ad ascoltarmi al punto in cui l'hanno fatto poi quelli della Yamaha; mi sono convinto che i vertici del reparto corse Ducati avrebbero cercato - comprensibilmente, dal loro punto di vista - di portare avanti soprattutto le loro idee e le soluzioni in cui credevano.

Ho avuto quindi la sensazione che non sarebbe stato possibile realizzare quel gruppo che abbiamo poi costruito con la Yamaha.

Per rendere più chiaro il mio concetto, credo sia molto significativo un episodio che ha visto per protagonista Jeremy Burgess. Molti mesi dopo, nel Gran Premio del Sudafrica 2004, ero nel box: stavo guardando Capirossi, attraverso le riprese televisive, che sembrava guidare un cavallo selvaggio. La Desmosedici pareva muoversi da tutte le parti. A un certo punto Jeremy mi è venuto vicino e mi ha detto: «E pensare che la moto, secondo il computer, andava benissimo!».

Non c'era cattiveria, in quelle parole. Magari una dose un po' massiccia del tipico humour anglosassone, ma non dev'essere presa come un insulto o una mortificazione.

Però questa battuta spiega quale fosse l'esperienza che io avevo in mente di vivere, nel dopo-Honda che ormai stavo pianificando con sempre maggiore convinzione: cercavo un gruppo col quale poter lavorare scherzando, prendendoci a volte in giro con grande serenità; volevo un'azienda che fosse disposta a lasciarmi gestire completamente, insieme a Jeremy, lo sviluppo della moto.

Non è mica facile trovarne una che sia disposta a fidarsi di un pilota e di un

tecnico, a questo livello.

La Ducati, infatti, mi aveva trasmesso proprio la sensazione che questo ruolo non sarebbe riuscita, o non sarebbe stata disposta, a riconoscermelo.

Ecco perché ho iniziato a vedere nella Yamaha l'azienda che avrebbe accettato con più facilità di assecondare questo mio desiderio.

Anche perché, bisogna dirlo, in quel periodo la Yamaha appariva molto più in difficoltà, rispetto alla Ducati. Mi sembrava davvero un'azienda che avesse bisogno di uno che cercava quello che stavo cercando io. Quindi la Yamaha mi pareva maggiormente disposta a lasciarmi quel ruolo di guida che era ormai diventato il mio obiettivo più ambizioso.

La verità, infatti, è che io cercavo molta libertà d'azione. La Ducati, in questo, mi appariva più simile alla Honda, cioè meno disposta a lasciarmela.

La Yamaha invece mi sembrava più aperta, più disponibile. Era il mio più grande desiderio, al di là delle inevitabili logiche aziendali.

"Se devo lasciare la Honda, devo farlo per affrontare una sfida che sia davvero difficile, incredibile, apparentemente inaffrontabile; altrimenti, tanto vale restare dove sono" mi sono detto.

La Yamaha mi è sembrata la più adatta, per la mia nuova sfida.

Volevo arrivare a cambiare la mentalità di un intero reparto corse; volevo migliorare una moto che era rimasta indietro a livello tecnico; volevo portare alla vittoria un gruppo di tecnici in difficoltà, che quindi nessuno credeva fosse possibile far vincere.

In quel periodo in cui tutti parlavano della Ducati come del nuovo fenomeno - e in effetti la Ducati e il suo gruppo si erano presentati nella MotoGP in modo eclatante e aggressivo - la Yamaha mi sembrava invece abbastanza a terra per avere realmente bisogno di me.

Quindi, verso la fine di luglio ho iniziato a pensare che la Yamaha avrebbe fatto al caso mio.

Ero molto attratto anche dal recente passato, dalle vicende di grandi piloti come Kenny Roberts Senior, Wayne Rainey, Giacomo Agostini, Eddie Lawson, che avevano trionfato con la Yamaha. Non ci sono stati tanti piloti, nella storia, ad aver vinto il titolo con la Casa di Iwata, che è comunque una grande azienda, e mi stuzzicava l'idea di poter riportare al vertice una specie di nobile decaduta...

Una fabbrica importantissima, quindi, che in quegli anni era veramente lontana dai suoi giorni più gloriosi, se parliamo della massima espressione della velocità. Eh sì, perché la Yamaha vinceva nel fuoristrada, aveva un ottimo prodotto di serie, ma nella MotoGP era proprio un disastro.

Quando incontravo i dirigenti, avvertivo che loro cercavano di farmi comprendere lo "spirito" Yamaha. Nelle riunioni alle quali partecipavamo io e Gibo, i vertici della squadra e del reparto corse ripetevano sempre che in Giappone era partito un ampio progetto di ristrutturazione del settore tecnico; dicevano che di lì all'inizio del 2004 in Yamaha sarebbe cambiato tutto, che avrei trovato una situazione completamente

diversa.

Ci parlavano di progetti interessanti, ma io in verità vedevo una situazione ben poco incoraggiante: le Yamaha subivano, in ogni gara, distacchi abissali. Una media di oltre venti secondi a gran premio. Per questo, pur essendo incuriosito e stimolato da certe sensazioni che avevo ricevuto, ero molto titubante quando analizzavo i fatti.

Quando il Mondiale è arrivato alla pausa estiva, cioè quando siamo rientrati dalla trasferta in Germania, a fine luglio, sono scappato a Ibiza. Lontano dal mondo delle corse, insomma.

Ero molto teso, e mi sono rifugiato sull'isola per cercare un po' di relax, per creare una situazione necessaria a farmi riflettere in modo definitivo. Volevo allontanarmi dalle pressioni esterne, ma volevo sistemarmi anche nel posto giusto per rilassarmi.

A Ibiza sono andato con i miei amici: in quei giorni ci godevamo l'estate, il sole, la vita di mare. Ed è in quel contesto che ho preso la decisione che in quel momento mi sembrava la follia più grande che potessi fare, ma allo stesso tempo anche un'avventura enormemente stimolante: «Vado con la Yamaha e vediamo che cosa succede!».

Era l'agosto del 2003. E lì, a Ibiza, ho preso la decisione di lasciare la Honda per andare alla Yamaha.

Che strana coincidenza, vero? È a Ibiza che Brivio mi ha parlato per la prima volta della Yamaha, e io avevo ascoltato le sue parole senza troppa convinzione. Eppure è lì, a Ibiza, che qualche mese dopo ho deciso di accettare quella sfida.

Dopo aver guardato con interesse e simpatia la Ducati, ho recuperato la strada che mi avrebbe portato verso la Yamaha.

"Voglio una sfida folle, difficile. La più folle e la più difficile che possa trovare. È la Yamaha!" mi sono detto.

Però non mi sono messo a fare proclami. Non era né il momento, né il caso.

Ma io mi fido molto delle sensazioni, e quelle che sentivo dentro di me mi spingevano verso quella che sembrava effettivamente una sfida un po' folle.

Al termine delle mie vacanze ho ripreso il campionato con la stessa determinazione, ma anche con un certo stress. Ero largamente in testa, la mia Honda era perfetta, non c'era nessuna insidia sulla strada per il titolo.

Infatti non era quello, il problema: non avevo timori, pensando al presente, cioè alla mia situazione del campionato. In quelle settimane così intense vissute a Ibiza, e poi nel prosieguo del campionato, pensavo soprattutto al futuro.

Il campionato è ripreso dalla Repubblica Ceca. Siamo andati, quindi, a Brno.

Tutte le aziende con le quali stavo trattando, cioè la Honda, la Ducati, la Yamaha, erano in attesa della mia decisione. In particolare, era molto in ansia la Yamaha perché era stata l'azienda con la quale avevamo intensificato maggiormente i colloqui prima della pausa estiva.

A Brno Gibo ha organizzato quindi l'incontro con Brivio. Un incontro segreto, naturalmente.

Non trovavamo un luogo che ci sembrasse abbastanza sicuro per un meeting di

questo genere, ma a un certo punto ci venne in mente la Clinica Mobile. Che era posizionata nella parte del paddock più lontana dai box, cioè verso l'ultima curva.

La Clinica Mobile è il luogo in cui noi piloti, io per primo, siamo sempre approdati nelle occasioni più disparate. Per noi, quell'ospedale mobile che troviamo sempre nei circuiti in cui gareggiamo è un rifugio. Sicuramente il luogo verso cui ci dirigiamo quando abbiamo bisogno di aiuto. Ho pensato che, proprio per questo, cioè proprio per il fatto che in quel momento avevo bisogno di aiuto, i medici della Clinica Mobile, in particolare il dottor Costa, mi avrebbero dato il permesso di entrare se glielo avessi chiesto.

Solo che, quando decidemmo di incontrare i vertici della Yamaha, era talmente tardi che in giro per il paddock non c'era più nessuno, compresi naturalmente i medici della Clinica Mobile.

Abbiamo quindi dovuto prendere la decisione di penetrare in casa d'altri.

Per non sembrare troppo invadenti, ho stabilito però di entrare solo... nel giardino, cioè nella hospitality. Quindi, non proprio nella struttura adibita a clinica.

Siamo arrivati con gli scooter. C'erano i cancelli aperti, la tenda era chiusa con le cerniere ma si poteva aprire.

Ad aspettarci trovammo Jarvis e Brivio.

Anche loro erano venuti in scooter, sbucando dal buio e dal bosco. Proprio come noi. Infatti sembravamo quegli amanti che si trovano di notte, in modo furtivo. Poi era arrivato anche Gibo.

«E questo chi è?» mi ha chiesto subito Jarvis, una volta dentro, indicando il terzo uomo che era con me e Uccio. Si riferiva a Nello, che è uno dei ragazzi della tribù.

«È un amico. Non ti preoccupare di lui, tanto non parla con nessuno» l'ho tranquillizzato io.

Anzi, abbiamo deciso che Nello si sarebbe reso utile: gli abbiamo assegnato quindi il delicato compito del palo. Certo, Nello non ha proprio la vista di un'aquila, quindi come palo non è molto adatto, ma avevamo solo lui e abbiamo dovuto accontentarci.

Si è messo fuori, quindi, a controllare. Serio e attento, Nello ha assunto l'incarico con grande impegno e dedizione.

Dentro, invece, io ho informato subito Brivio e Jarvis riguardo alla mia decisione.

«Vengo con voi!» ho annunciato all'improvviso.

Loro mi hanno fissato in modo strano, come increduli.

«Sì, vengo con voi» ho ribadito.

Si sono guardati in faccia.

«Allora, ci stiamo dicendo che tu l'anno prossimo correrai con la Yamaha?» ha detto Brivio, pesando le parole, scandendole per essere sicuro di farsi capire.

«Sì!» ho confermato.

«Cioè, tu vuoi proprio dire che correrai con la Yamaha nel 2004?» ha chiesto di nuovo lui.

«Altrimenti che cosa sarei venuto qui a fare, stasera?» ho chiesto, divertendomi per quella situazione.

Per un attimo siamo rimasti tutti in silenzio. Sono stati pochi secondi, ma sono

sembrati minuti. Ognuno pensava, rifletteva sull'importanza delle parole che avevo appena pronunciato.

Il silenzio è stato rotto da un grido improvviso di Nello. Nello, sì, il palo.

«Arriva un motorino!» ha detto, vedendo che stava avvicinandosi uno scooter. Nello ha scorto dei fari, si è spaventato e ha dato l'allarme.

«Via, via, nascondiamoci!» abbiamo urlato tutti. E ognuno di noi ha cercato un rifugio, un riparo di fortuna.

Non potevamo andare fuori, avremmo dato l'idea di essere dei ladri in fuga, quindi abbiamo pensato che l'unica cosa da fare fosse infilarsi sotto la tavola.

La tavola dove quelli della Clinica Mobile tengono il caffè, le scatole dei biscotti, lo zucchero, il sale, la pasta e tutto il resto.

Ecco, ci siamo infilati tutti lì sotto.

Era una situazione surreale, incredibile, ma il divertimento era ormai superiore alla paura di farci beccare.

Nello, intanto, era già scappato: era fuggito via di corsa, preso dal panico.

«Scusate, ma se viene dentro uno e ci vede tutti sotto la tavola, che cazzo gli diciamo?» ho detto io, a un certo punto.

Gli altri hanno pensato che fosse una domanda sensata, così siamo usciti almeno io, Gibo e Uccio.

Ci siamo posizionati davanti alla tavola, mettendoci a smangiucchiare biscotti, facendo finta di parlare del più e del meno. Jarvis e Brivio sono invece rimasti nascosti.

«Tutto bene?» ha chiesto il custode, quando è entrato per vedere che cosa stesse succedendo.

«Sì, tutto a posto» l'abbiamo rassicurato noi.

Lui si è guardato un po' intorno.

«Allora, buona notte!» ha detto lui.

«Buona notte!» abbiamo risposto noi.

L'abbiamo salutato con cordialità. Quando è andato via sono spuntate subito da sotto il tavolo le teste di Brivio e di Jarvis. E quando sono usciti, ci siamo guardati con l'espressione di chi sa di averla scampata bella...

Ci siamo rimessi a discutere. Era passata la paura. Ma in realtà quello che avevo da dire, lo avevo già detto. Eppure loro continuavano a guardarmi con una faccia incredula. Sembravano quasi impreparati al mio "sì".

Allora ho fatto un gesto che secondo me era la cosa più seria che potessi fare: ho dato la mano a Davide Brivio. E la nostra stretta di mano ha suggellato l'accordo.

Non ho firmato alcun contratto, non ce n'era bisogno. Avevo preso la mia decisione.

Subito dopo ci siamo salutati, e ognuno di noi è tornato da dove era venuto. Ci siamo dileguati nella notte, nel silenzio del paddock.

Quelli della Clinica Mobile non hanno mai saputo che cosa è successo nella loro hospitality...

All'inizio di settembre la pressione su di me ha iniziato ad aumentare. La Honda chiedeva il rinnovo del contratto, con la Yamaha eravamo formalmente d'accordo ma avremmo dovuto iniziare a parlare delle cose "pratiche", cioè della nuova squadra. Perché io avevo intenzione di portare Jeremy e i ragazzi con me.

Il problema maggiore, a quel punto, era quello di mantenere il più assoluto riserbo. Perché mi stavano venendo dei cattivi pensieri. Non volevo sollevare il polverone in quella fase della stagione: volevo il tempo per spiegare alla Ducati il motivo per cui avevo intenzione di accettare un altro tipo di sfida, e non volevo rompere i rapporti con la Honda nella fase in cui stavamo apprestandoci a conquistare il campionato del mondo. Perché rovinare la festa, insomma?

Ripensare a quei momenti, adesso, fa sorridere anche me, perché mi rendo conto che stavo esagerando. Ma quelli erano giorni particolari. Sapevo bene che quando sono in atto trattative così importanti e delicate, fa parte del gioco mantenere una certa discrezione. Ero sicuro che la Honda non avrebbe fatto nulla, se fosse venuta a conoscenza dei miei progetti. Perché i giapponesi della Honda sanno anche essere duri, durante una trattativa, ma si tratta comunque di gente che ha un alto senso dell'onore. La Honda in queste cose è estremamente seria. Infatti la mia moto è sempre stata perfetta, anche quando hanno capito che me ne sarei andato.

Ma in quel periodo, così carico di tensione, io non potevo fare ragionamenti troppo razionali. C'era molta tensione nell'aria, troppe incognite. E poi non avevo firmato nulla, quindi teoricamente sarebbe ancora potuto accadere di tutto.

Appena arrivato a Rio de Janeiro, a metà settembre, il team director della HRC, Nakajima, ha ripreso a esercitare una certa pressione su di me. Giustamente, devo ammettere.

Sono riuscito a prendere tempo, di nuovo, ma ho realizzato che era comunque arrivato il momento di parlare a Jeremy e alla mia squadra. E ho deciso di farlo lì, a Rio. Quindi ho convocato il mio team.

Già, perché quando ho iniziato a pensare di lasciare la Honda, mi è subito venuta in mente la mia squadra. In particolare, il mio primo pensiero è andato a Jeremy.

"È un passo grande, ma se riesco a portare Jeremy con me la cosa diventa diversa" pensavo. E non mi ero posto, all'inizio, il problema di un eventuale rifiuto da parte sua. Anche perché quando, nell'estate del 2003, cominciavano a circolare le prime voci sulla possibilità da parte mia di lasciare la Honda, lui mi diceva sempre: «Se vai via dimmelo, perché io vengo con te. Pur di venire faccio di tutto, pulisco anche le carene».

Jeremy, come molta altra gente, non ha mai realmente creduto che potessi lasciare la Honda. Però stava ugualmente molto attento al circolare delle notizie, infatti più passavano le settimane, più si lasciava andare ad allusioni e facezie. Perché i giornali li leggeva, parlava con la gente, si informava. Anche se in modo discreto. E poi veniva a farmi le battute. Una la ricordo con particolare divertimento. Era il periodo in cui aveva saputo che i miei contatti con la Ducati erano reali. Venne da me e mi disse: «Ricordati che a me piacciono l'Italia, le italiane, e anche i tortellini!».

Queste battute mi avevano confortato, perché mi avevano dato la conferma che

Jeremy sarebbe stato dalla mia parte.

«Vorrei parlarti, ma vorrei farlo in presenza di tutta la squadra. Possiamo riunirla?» gli ho chiesto nel pomeriggio di venerdì, nel paddock di Rio.

Desideravo che fossero presenti i meccanici perché Jeremy mi diceva sempre che la sua squadra funziona perché è un gruppo unito, perché ci sono persone che lavorano insieme da tantissimi anni, quindi si capiscono al volo. Poiché sapevo che le cose stavano davvero così, ho voluto l'intero gruppo.

Ci siamo riuniti al primo piano della lunga costruzione che divide in due zone il paddock del circuito Jacarepaguà di Rio. Da una parte ci sono i box dei team principali, dall'altra quelli delle squadre private della 125 e della 250. In mezzo, ci sono gli uffici dei team.

Vi si accede attraverso scalinate di ferro, molto ripide, che ti fanno raggiungere il lungo balcone che costeggia tutti gli uffici. Cammini tra le tute dei piloti che vengono lasciate fuori, appese alla ringhiera, ad asciugarsi al sole.

Gli uffici sono piccoli, ma confortevoli. Li avevo tutti intorno, i ragazzi e Jeremy.

Attorno a me vedevo facce strane, leggevo nelle loro espressioni cose del tipo: «Ma che cosa vorrà mai dirci?».

Erano curiosi, silenziosi, in attesa. Ho rotto subito il silenzio.

«Sto valutando la possibilità di andare via. Vorrei andare alla Yamaha, e per me sarebbe importante avervi tutti con me. Cosa ne pensate?»

Per un attimo, nella stanza è piombato il silenzio.

«Non è uno scherzo, penso che andrò via» ho riaffermato rivolgendomi in particolare a Jeremy. E lì, ho visto lo stupore e l'incredulità di tutti.

Era la reazione di gente che mi aveva sempre detto "veniamo con te ovunque", ma che in realtà non pensava sarebbe mai accaduto.

Jeremy aveva già vissuto questa situazione, con Doohan. Mick più volte ha potuto scegliere se andare alla Yamaha o restare alla Honda, ma alla fine ha sempre scelto di restare. Secondo me, Doohan avrebbe potuto vincere anche con un'altra moto, solo che non ci ha mai voluto provare.

Jeremy, comunque, pensava che sarebbe stata la stessa cosa anche con me. Era certo che alla fine sarei rimasto con la Honda anch'io. Non c'era bisogno di alcuna parola, lo aveva scritto in faccia. Non ha detto niente, infatti, ma era come se lo stesse facendo.

«Mi dispiace mettervi fretta, ma vorrei una vostra risposta entro la prossima gara» ho detto a tutti.

In pratica si trattava di un tempo quantificabile in una decina di giorni o poco più. Non era certo molto, ma nemmeno io avevo più molto tempo.

Parallelamente, Gibo aveva iniziato a parlare con i dirigenti della Yamaha, spiegando la mia esigenza di avere Jeremy e i ragazzi con me.

Una mossa, questa, che non sembrava così facile da realizzare, in verità. Non solo perché Jeremy mi era sembrato molto titubante, ma anche perché in Yamaha ritenevano che fosse preferibile assegnarmi la squadra che c'era già: la ritenevano più

esperta nel lavoro da svolgere sulla M1.

Sapevo anche che il tempo stava per scadere. La Honda, giustamente, voleva una risposta da me. La Ducati anche. Ecco perché io avevo messo fretta a Jeremy e ai ragazzi del team.

All'inizio di ottobre, quando ci siamo trasferiti in Giappone, per correre a Motegi, la tensione era palpabile.

Per tutta l'estate io e Gibo avevamo avuto lunghe discussioni con i vertici del Team HRC perché modificavamo sempre il contratto che ci proponevano: non eravamo mai veramente d'accordo sulle cose importanti.

Ma appena arrivato in Giappone, ho realizzato che la Honda aveva deciso che il tempo era scaduto.

«Questa è la nostra versione definitiva del contratto: se non la firmerai entro domenica mattina, per noi significherà che non vuoi più essere un pilota Honda» mi ha detto Nakajima, all'epoca direttore della HRC, appena sono arrivato in circuito, il giovedì precedente la gara.

Ho capito, quindi, che in un modo o nell'altro era arrivato il momento di risolvere il problema.

«Lo leggerò con calma, in camera» ho risposto io.

Poi sono andato a cercare Jeremy. Era arrivato il momento, anche per lui, di dare delle risposte.

Sin da quando sono arrivato in circuito, avevo notato che nessuno dei ragazzi della mia squadra aveva tanta voglia di parlare di questo argomento. Jeremy, poi, svicolava; allora ho deciso di aspettare almeno un altro giorno. Poiché però vedevo che Jeremy continuava a evitare l'argomento, sabato pomeriggio sono andato a chiedere la sua risposta.

«Allora?» ho detto.

Jeremy sapeva a cosa mi stavo riferendo.

«Scusaci, ma abbiamo deciso di non venire con te» mi ha risposto lui.

Ed è stata una botta grossa. Una enorme delusione.

Ci sono rimasto malissimo. Mi sembrava incredibile che la mia squadra avesse deciso di non seguirmi. Ed ero molto deluso soprattutto da Jeremy.

Per lui, io mi ero esposto molto con la Yamaha. L'iniziale rifiuto della Yamaha a ingaggiare lui e gli altri ragazzi era stata proprio una delle cose che mi avevano fatto più arrabbiare.

In Yamaha si erano mostrati molto scettici, quando abbiamo detto loro che la mia squadra era troppo importante per me. E a un certo punto ho dovuto lottare su due fronti: dovevo far desistere i vertici della Yamaha dall'idea di assegnarmi la squadra che avevano loro, perché la ritenevano più competitiva rispetto al team di Jeremy, e dovevo contemporaneamente convincere Jeremy a seguirmi in Yamaha.

Invece a Motegi, Jeremy mi ha fatto capire quale fosse il suo piano: lui e i ragazzi della squadra volevano convincermi a non cambiare. Così avrebbero risolto anche il loro problema. Infatti per loro la cosa migliore era che io rimanessi alla Honda.

«Ma dove vai? La Honda ha un'esperienza superiore, soprattutto sul motore, e la

Yamaha non ci arriverà mai perché non ha tutti i mezzi e gli ingegneri della Honda» ha cercato di convincermi.

Mi apparve però, finalmente chiaro, il problema: non avevano il coraggio di venire via, ma non volevano neanche restare in Honda senza di me.

In realtà, sapevo che i dirigenti della squadra avevano detto a Jeremy che avrebbero voluto affidargli Nicky Hayden (il mio compagno di squadra, in quella stagione, ma lui era al debutto assoluto nella MotoGP dopo aver vinto la Superbike AMA in USA) nel caso in cui me ne fossi andato davvero. L'idea era quella di mettere un giovane promettente, Nicky, nelle mani esperte di Jeremy. Quindi, in ogni caso, Jeremy aveva comunque delle buone prospettive, con la Honda.

Ma non è che mi sentissi meglio. Anzi, sentire Jeremy, che era il mio punto di riferimento tecnico, dire tutte quelle cose sulla Yamaha e sulla mia idea mi fece stare male.

Ho lasciato Jeremy, e ho iniziato a organizzarmi per tornare in hotel. Col contratto, che non avevo ancora firmato.

Ho preso lo scooter e sono uscito dal circuito velocemente, salendo poi sulla collina in cui sorge l'hotel in cui risiedono i piloti e le squadre. All'interno del Twin Ring di Motegi si gira in scooter: ogni Casa giapponese ne mette uno a disposizione dei propri piloti, per facilitare gli spostamenti. E quando si arriva in albergo, si possono parcheggiare tutti di fronte all'ingresso.

L'hotel del circuito di Motegi è situato su una collina, ed è immerso nel verde. Isolatissimo. È un luogo un po' inquietante, mi ricorda l'Overlook Hotel del film *Shining.*

È fatto uguale. Quando vado lì, mi viene in mente Jack Nicholson che diventa pazzo stando in quell'hotel.

Perché lì, a Motegi, passi quattro giorni facendo sempre, esattamente, le stesse cose, in base a orari e regole fissi e immutabili.

La mattina esci dalla tua stanza, scendi, vedi la gente del paddock, vai al tuo tavolo, quello che ti è stato assegnato. Già, perché il tavolo va prenotato per i quattro giorni della gara, non è come un ristorante normale dove arrivi e chiedi un tavolo in base alla gente che c'è con te; se i camerieri giapponesi, all'interno dello schema della sala, che portano sempre con sé, non vedono il tuo nome sul tavolo, non mangi. Anche se è vuoto.

Quindi, scendi, vedi la stessa gente, vai allo stesso tavolo, mangi le stesse cose; esci, prendi lo scooter, fai la stessa strada per entrare in circuito, vai sempre nell'ufficio che ti hanno assegnato, fai le prove, finita la giornata di lavoro risali sullo stesso scooter, rifai la stessa strada, torni nella tua stanza, poi scendi e ti metti a cenare allo stesso tavolo, mentre rivedi di fianco a te le stesse persone... Ecco, in Giappone, a Motegi, passi quattro giorni così.

Quindi, quella sera mi sentivo malissimo. La Honda mi aveva lasciato poche ore per decidere, e per completare il quadro ero stato abbandonato dal mio capotecnico. Ero rimasto solo, ed è con me stesso che avrei dovuto confrontarmi. Mi sentivo

stretto nell'angolo, alle corde, e non sapevo come uscirne.

Che intanto dovessi anche pensare alla gara del giorno dopo, e che stessi soprattutto giocandomi il titolo, a quel punto mi appariva una cosa addirittura superflua!

Ho deciso di convocare di nuovo un incontro, naturalmente top secret, con quelli della Yamaha.

Ci siamo dati appuntamento in una stanza dell'hotel.

Quello che avevamo appena organizzato era un summit tesissimo, oltre che segretissimo. Furusawa, questa volta, ha portato con sé anche un dirigente che all'epoca era il numero due dello sport, in Yamaha: Kitagawa. Un uomo che ricopriva un ruolo importante, quindi.

Ho raccontato subito del mio colloquio con Jeremy, spiegando che non sarebbero venuti né lui né i meccanici.

A Furusawa ho chiesto soprattutto maggiori garanzie tecniche: volevo ulteriori chiarimenti sui progetti e sulla effettiva capacità di realizzare tutto quello che lui mi aveva promesso.

Tutte quelle cose che mi aveva detto Jeremy, la sua paura di fronte alla Honda, mi avevano reso inquieto.

Furusawa mi ha risposto chiedendomi di avere fiducia nel programma che lui aveva attuato per cambiare la Yamaha.

Mi ha detto delle belle parole, che avevano un senso, ma erano pur sempre parole. Ascoltavo ciò che diceva, guardavo il suo viso per capire cosa stesse pensando mentre mi diceva queste cose, e contemporaneamente riflettevo tra me e me.

All'improvviso, nel bel mezzo della nostra discussione, Kitagawa si è addormentato. Sì, si è messo a dormire.

"Ma come" pensavo io "stiamo parlando di cose importanti, si tratta di prendere accordi decisivi, per il futuro loro e mio, e questo qui si addormenta."

Lo vedevo sul letto, mentre dormiva, ed ero sempre più nel panico. Insomma, io stavo decidendo del mio futuro, Furusawa stava cercando di convincermi ad accettare un'operazione di grandissima importanza, eravamo giunti al colloquio più teso e decisivo di tutta la trattativa, e questo dormiva!

Solo in seguito mi hanno spiegato che i giapponesi non reggono le ore piccole. Vanno a letto molto presto, loro. Perché si alzano molto presto. Ma quella scena, in quel momento lì, anche se era effettivamente tardi, non mi ha fatto sentire molto bene. Però non ho detto niente, anche perché avevo ben altre cose per la testa.

Quando sono rientrato nella mia camera, è stata dura prendere sonno.

Durante la notte tra sabato e domenica, alla vigilia della gara, mentre giravo per la mia stanza d'hotel, senza riuscire a prendere sonno, ho deciso che anche se Jeremy non fosse venuto con me io me ne sarei andato lo stesso.

«La storia finisce davvero qui! Mollo tutto e vado alla Yamaha. Anche se Jeremy non viene. Mi arrangerò, mi verrà in mente qualcosa» ho detto, con sicurezza.

Avevo finalmente preso la mia decisione. Questa volta in modo definitivo.

In agosto avevo infatti stretto la mano a Brivio, e se avevo fatto questo gesto era

perché ero sicuro di ciò che stavo facendo, ma nessuno aveva mai preso la decisione di lasciare la Casa più importante del mondo nel suo momento di massimo splendore tecnologico, per passare a una Casa che invece stava vivendo il suo periodo peggiore, da quel punto di vista. Quindi dicevo che sarei andato via, ma in realtà continuavo a chiedermi se stavo per fare la scelta giusta. E me lo sono chiesto anche durante quella notte quasi insonne.

Quando è arrivata l'alba, dormivo infatti solo da poche ore. Ma ero pronto per affrontare la grande giornata. Per una volta, forse per la prima volta nella mia carriera, non era la gara l'evento più importante che avrei affrontato.

Stavo per uscire dalla stanza quando ha squillato il telefono. Era Fiorani, che voleva sincerarsi che tutto fosse a posto.

«Ricordati di passare dai capi, per il tuo consenso al contratto» mi ha detto.

«Certo che mi ricordo» gli ho risposto io, rassicurandolo.

Ho preso lo scooter, e dall'hotel sono arrivato nel paddock in un paio di minuti. Lì, ho trovato Fiorani.

I responsabili della squadra mi stavano aspettando, in effetti. Attendevano il mio assenso al contratto che avevano preparato. Si sarebbe trattato unicamente della mia accettazione, poi i legali rappresentanti avrebbero perfezionato il tutto.

Ma hanno dovuto constatare che il mio assenso non c'era, quindi le loro facce hanno cominciato a mostrare chiari segni di delusione.

La cosa sorprendente, in fondo, è che in un momento così significativo e importante non ci siamo detti praticamente niente. Solo pochissime parole. Non c'è stato un vero colloquio, insomma. Loro hanno guardato quei fogli, e hanno capito tutto.

Io sono rimasto in silenzio, loro anche. Non c'è stata una discussione, una richiesta di spiegazioni, un tentativo di riaprire le trattative. Hanno capito che non c'era molto da aggiungere.

Anche perché, sebbene stessi vivendo un momento importante, ho dovuto pensare al warm up. Che era in programma di lì a poco.

Ci siamo salutati e me ne sono andato verso l'ufficio riservato al team, dove tenevo il mio abbigliamento da gara.

Poco dopo ho visto arrivare Fiorani, un po' agitato.

«Guarda che non hanno capito che stai cercando di metterli alle strette, devi dirglielo» mi ha ammonito lui.

«Secondo me hanno capito benissimo. Io voglio cambiare, ho voglia di provare una nuova esperienza» ho chiarito, e a quel punto nemmeno lui ha reagito.

Allora ho iniziato a cambiarmi: mi sono infilato la tuta,gli stivali, ho preso casco e guanti e sono andato a fare il warm up.

Quindi ho corso la gara. Che ho chiuso in seconda posizione. Con un po' di rammarico, perché con una serenità interiore un po' diversa avrei probabilmente vinto.

Ma sapevo che sette giorni dopo, in Malesia, avrei potuto conquistare il titolo. E a quel punto la pressione sarebbe svanita.

Ma dopo la gara non ero appagato. Non avevo ancora fatto tutto quello che volevo fare quel giorno lì. Infatti mi restava il chiarimento con Jeremy. Sono andato da lui e ci siamo messi in disparte.

«Ho deciso di andare alla Yamaha. Ci vado anche da solo, e mi dispiace molto per te» ho detto, senza lasciare spazio all'immaginazione.

Forse sono stato un po' brusco, ma non avevo altre parole. Ci ho messo dentro un misto di dispiacere, delusione, rabbia. Perché in quei giorni era un po' cambiato anche il nostro rapporto: c'era imbarazzo, ci parlavamo con maggiore difficoltà.

Era un po' stizzito, Jeremy, perché aveva cercato di convincermi a restare ma non c'era riuscito. Inoltre si sentiva a disagio perché realizzava che io avevo trovato il coraggio di lasciare la Honda, mentre lui ancora non ci riusciva.

Ma io l'ho lasciato con i suoi dubbi.

Dal Giappone siamo andati subito in Malesia. A Sepang abbiamo vinto la gara e il titolo. Il mio terzo titolo consecutivo con la Honda: uno nella 500, due nella MotoGP. Era anche il mio quinto titolo in carriera.

Dopo la gara Jeremy mi ha avvicinato, e con la sua solita calma mi ha detto:

«Vorrei andare a parlare con quelli della Yamaha».

«Va bene, ti combino io l'incontro» ho risposto, sorridendo, con grande sollievo e molta felicità.

Subito dopo la gara Jeremy e i ragazzi sono rientrati in Australia, per passare qualche giorno a casa prima del gran premio a Phillip Island. Io sarei partito nel pomeriggio del giorno dopo.

Quando ho sentito le parole di Jeremy, ho capito subito che qualcosa in lui era cambiato. Quelle poche giornate trascorse tra le gare in Giappone e in Malesia le aveva passate a riflettere. Ed era tornato sulla sua decisione: aveva scelto di seguirmi.

Avevo deciso di andare a Sydney, il lunedì; avevo prenotato un volo del pomeriggio. L'avrei preso dopo aver firmato il precontratto con la Yamaha.

Già, perché loro si erano fidati, quando a Brno avevo stretto la mano a Brivio annunciando che sarei andato con la Yamaha, ma adesso volevano sentirsi finalmente tranquilli.

Perché se avessi deciso di comportarmi in modo disonesto, o anche solo se avessi avuto un improvviso ripensamento, magari una crisi di panico o chissà quale altra cosa, loro sarebbero stati davvero in grande difficoltà.

Quando prendo una decisione, è raro che torni indietro, ma loro non potevano saperlo, non mi conoscevano ancora bene. Dal loro punto di vista, quindi, era più che comprensibile volersi tutelare.

Anche noi avevamo dei timori, ma di tutt'altro tipo. Avevamo paura che se avessimo firmato il contratto, qualche sprovveduto, oppure qualcuno molto interessato, avrebbe fatto uscire la notizia. Perché un conto è sapere che si sta discutendo, un altro è dire che c'è anche la firma su un contratto. Noi non conoscevamo ancora il mondo Yamaha, temevamo la fuga di notizie.

Ecco perché ho detto subito: «Non firmo niente fino a quando non ho vinto il

Mondiale».

Domenica pomeriggio, a Sepang, ho vinto il titolo, e così i responsabili della Yamaha ci hanno chiesto di iniziare a regolarizzare il nostro accordo.

Anche perché, ormai, la Honda aveva avuto la certezza che non avrei rinnovato.

Contemporaneamente, abbiamo poi informato i vertici della Ducati che avevo deciso di affrontare una sfida diversa.

Quindi, eravamo giunti al punto in cui si poteva regolarizzare il contratto con la Yamaha.

Uno pensa che, vista la situazione e i personaggi, un contratto così venga firmato in una suite da mille e una notte, oppure in un luogo di grande prestigio, davanti a una squadra di notai e avvocati, usando una penna d'oro, in un'atmosfera di grande suggestione.

Magari si può pensare che io sia arrivato con la "24 ore", tutto elegante, mantenendo un atteggiamento molto serio e professionale.

Bene, è successo tutto tranne questo.

Domenica sera siamo andati a festeggiare con i ragazzi del Team Honda, in un locale che è in un grattacielo nel centro di Kuala Lumpur.

Rientrando in hotel abbiamo incontrato Angel Nieto, che ha cominciato a raccontare le sue gare, le sue avventure, i duelli con i piloti che erano stati i suoi rivali. Ci siamo talmente divertiti, che abbiamo fatto le cinque di mattina.

Così il giorno dopo la sveglia è stata completamente ignorata. Non ha avuto alcun effetto nessuno dei tentativi che ho fatto per alzarmi dal letto. Volevo alzarmi, ma poi mi riaddormentavo subito.

Naturalmente sono arrivato in ritardo all'incontro con i rappresentanti della Yamaha. Loro mi aspettavano in una camera dell'hotel; più passava il tempo più aumentava la loro preoccupazione.

Sapevano che sarei dovuto andare a prendere l'aereo per Sydney: il tempo correva e non mi vedevano arrivare. Hanno cominciato a pensare che non mi sarei presentato.

Sono comparso all'improvviso, tutto trafelato: avevo lo zainetto addosso, trascinavo la valigia e varie borse.

«Eccomi!» ho urlato, dopo essere entrato in camera e aver buttato da una parte i miei bagagli.

«Ho un quarto d'ora di tempo, poi devo andare!» ho detto subito.

Mi hanno tutti guardato con un'aria che era più sconvolta della mia.

Ho allentato il clima di tensione, in quel modo. Perché poi, quando sai che sei palesemente in torto, tanto vale attaccare subito senza aspettare di essere attaccati.

«Dai, che siamo in ritardo, perdiamo l'aereo, leggete il contratto. Bene, per me è tutto ok!» ho detto io, prendendo l'iniziativa.

«I legali possono firmare» ho poi sentenziato.

Anche nel momento in cui veniva siglato il contratto mi sono mantenuto in linea col mio stile di vita. Col mio modo di essere.

Io sono assolutamente, costantemente, in ritardo. È uno dei miei più grandi difetti.

Riesco a concentrarmi e a dare il massimo solo se i tempi sono stretti, se bisogna fare tutto di corsa. Se c'è tempo, se so di poter fare tutto con calma, non riesco a rendere al meglio.

«Ho già capito, questo contratto che firmiamo adesso è qualcosa di molto speciale...» ha detto infatti Jarvis, vedendomi in quello stato, mentre firmavo il precontratto così di fretta, e poi salutavo tutti col timore di perdere l'aereo che mi avrebbe portato in Australia.

Prima di andarmene, però, ho fatto in tempo ad annunciare che Jeremy stava ancora riflettendo, che aveva iniziato a tornare sui suoi passi.

«Jeremy vuole incontrarvi. Mi raccomando, non è ancora finita, fate di tutto per convincerlo a venire con noi» ho aggiunto.

Poi ci siamo dati tutti appuntamento a Phillip Island, di lì a pochi giorni.

Prima di raggiungere Melbourne, e poi Phillip Island, sono rimasto un giorno e mezzo a Sydney per rilassarmi.

Avevo vinto il titolo, mentalmente avevo anche chiuso il capitolo con la Honda, volevo "staccare" per iniziare a pensare con calma al mio futuro.

Sono arrivato a Phillip Island mercoledì pomeriggio. Avevo organizzato l'incontro con i vertici della Yamaha, in particolare con Furusawa, quindi sono andato a prendere Jeremy.

Ma ero in ritardo, come al solito; Jeremy alle undici di sera non mi aveva ancora visto, e di conseguenza aveva pensato che ormai ci saremmo incontrati il giorno dopo. Si era quindi ritrovato con alcuni suoi amici e non aveva lesinato sui bicchieri di birra.

Quando sono arrivato da Jeremy, l'ho visto piuttosto... allegro. L'ho caricato in auto, gli ho spiegato che l'avrei portato a parlare con Furusawa e gli altri responsabili della squadra. Lui, a quel punto, ha capito che stavamo facendo sul serio, ed è incredibile quello che ha fatto nei cinque minuti che abbiamo impiegato per andare al luogo dell'appuntamento: si è come "resettato"; quando è sceso dall'auto era lucidissimo. Si è messo a parlare con Furusawa, e l'ha conquistato.

Perché il dirigente giapponese pensava che Jeremy fosse un tipo altezzoso, uno che avrebbe fatto pesare la sua carriera e i trionfi (ha vinto nove campionati del mondo in dieci anni, con la Honda). Si aspettava perciò di trovarsi di fronte uno che l'avrebbe trattato come un incompetente. Invece in poco tempo ha capito chi è Jeremy Burgess, ed è rimasto anche lui conquistato dalla sua personalità. Dal suo modo di fare.

«Non pensavo fosse così umile, tranquillo, uno che vuole darsi alla causa» mi ha detto Furusawa dopo l'incontro.

Lì, a Phillip Island, già nel primo incontro, Jeremy è stato subito molto chiaro.

«La Honda non fa magie, voi seguite quello che vi dice Valentino e vedrete che andrà tutto bene» disse subito alla piccola platea che lo ascoltava. Oltre a Furusawa, c'erano infatti anche Jarvis e Brivio.

«Per non rischiare equivoci, è bene che gli ingegneri parlino direttamente con Valentino, perché se io traduco si può anche perdere qualcosa» propose Jeremy a

coloro che avrebbero dovuto occuparsi dell'organizzazione del lavoro del team.

I vertici dello sport Yamaha erano molto interessati, e incuriositi, dalle teorie di Burgess.

A un certo punto, Jeremy ha parlato direttamente a Furusawa, che era già il vertice del nuovo gruppo dei progettisti.

«Voi tecnici dovrete parlarvi molto: voi, che costruite la moto, e Valentino, che deve guidarla, dovrete avere una buona comunicazione. Ecco, se farete questo non ci saranno problemi.»

È stato essenziale, preciso, sintetico. Come sempre.

Jeremy ha poi firmato il contratto con la Yamaha sabato sera, alla vigilia della gara. Domenica sera sono stati convocati i meccanici, che hanno parlato, uno alla volta, con i dirigenti della Yamaha. E hanno firmato il loro contratto a Valencia.

Alla fine ci hanno seguito Alex Briggs, Bernard Ansiau, Gary Coleman. Si sono aggiunti a un meccanico neozelandese, Brent Stephens, che vive in Australia, che lavorava già nel Team Yamaha. Conosceva la moto e grazie alla sua nazionalità si sarebbe potuto inserire bene nel gruppo degli australiani. Come tecnico di acquisizione dati è rimasto Matteo Flamigni, esperto dei software e dei sistemi elettronici della M1.

Così sono rimasti fuori Dickie e Peter, costretti a restare in Honda perché l'organico era al completo. In due settimane siamo passati quindi da un estremo all'altro: prima non voleva venire nessuno, poi c'è stata una tale affluenza che non c'era più posto per tutti.

A Valencia, la Honda ha organizzato una conferenza stampa, che è stata intensa. C'era un'atmosfera strana. Avevamo deciso, di comune accordo con i vertici del team, di tenere l'incontro con i giornalisti dopo la gara.

In realtà non è mai stato sicuro fino all'ultimo momento. Nakajima avrebbe voluto dirlo anche prima, che me ne sarei andato, ma poi ha cambiato idea perché sembrava che in Giappone non lo volessero annunciare neanche dopo l'ultima gara del Mondiale. Noi, invece, volevamo che la situazione fosse chiara.

Sabato pomeriggio ho incontrato Gibernau, nel paddock.

«Ho sentito che domani c'è una conferenza stampa della HRC» mi ha detto.

«Sì, dopo la gara» ho confermato io.

«Dirai che rimarrai alla Honda, naturalmente...» mi ha chiesto.

«No, dirò che andrò con la Yamaha» ho risposto.

Ho visto un lampo nei suoi occhi: prima di stupore, poi di contentezza. Già, ha fatto due conti, quindi ha sicuramente pensato che con la Yamaha non avrei combinato niente di buono. Glielo leggevo in faccia, così come l'ho letto nella faccia di moltissime altre persone, una volta annunciato il mio cambio di moto.

La conferenza stampa dopo la gara, che ho vinto, è stata quindi l'addio ufficiale alla Honda. Dopo, sono andato ad abbracciare quelli con i quali mi ero trovato bene in quegli anni: Fiorani, Florenzano, Peter, Dickie, Roger.

Durante tutto il fine settimana, quando giravo per il box oppure prelevavo le mie cose dai motorhome della Honda, ho vissuto momenti di grande malinconia: sensazioni forti, perché sapevo che stava per finire un periodo importante della mia carriera. Lasciavo una situazione certa per prendere una strada incerta. Eccitante, stimolante, ma pur sempre incerta.

Nel team, comunque, non ho mai notato aria di disperazione.

I giapponesi della Honda erano così convinti che nel 2004 mi avrebbero battuto, che non si preoccupavano per niente. Erano certi che avrebbero comunque vinto il campionato anche senza di me.

Per loro, tenermi era una pratica come un'altra. Perso me, avrebbero dato la moto ufficiale a Barros, Biaggi, Gibernau. Erano tranquillissimi.

Io, invece, lo ero molto meno. Infatti sabato sera mi sono fatto fare le foto abbracciato alla RC211V. Volevo salutare la mia moto, perché sapevo che il giorno dopo avremmo corso la nostra ultima gara insieme.

Lasciare la RC211V è stata la cosa che mi è dispiaciuta di più, infatti è per l'attaccamento che avevo alla mia moto che ho riflettuto così a lungo. E il vero motivo per cui ho aspettato così tanto a dire sì alla Yamaha.

Mentre guardavo la mia RC211V, pensando che presto ci saremmo separati, temevo che sarebbe passato tanto tempo prima di poter tornare ad assaporare il gusto della vittoria. Avevo perciò deciso che avrei dovuto vincere anche l'ultima gara della stagione 2003: sarebbe stato un bel modo per dirsi addio, certo, ma anche per completare la scorta di sensazioni forti. Volevo fare provvista di gioia di vincere, perché temevo che per un po' non l'avrei più riassaporata.

Mi sbagliavo, visto che ho dovuto aspettare solo la prima gara del campionato seguente. Ma, in quel momento, non potevo neppure immaginarlo.

3

Durante il lungo e faticoso travaglio del 2003, che mi ha portato a scegliere di lasciare la Honda per la Yamaha e a dire no alla Ducati, ho affrontato un percorso mentale intensissimo.

Un viaggio alla scoperta di me stesso, fatto di esplorazioni e riflessioni interiori. Mi sono sottoposto a una sorta di autoanalisi, attraverso la quale adesso posso dire che se sulla mia strada, tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004, non avessi trovato quel gruppo fantastico che abbiamo creato in Yamaha, forse avrei smesso di correre prima di compiere 25 anni!

Durante un periodo di sei mesi, che non scorderò mai, ho scoperto che cosa stavo realmente cercando: ero alla ricerca di serenità, di gioia. Avevo bisogno di un gruppo divertente, col quale stare bene nel box e anche fuori. Per vivere sensazioni e situazioni che andavano anche al di là della moto.

Ero, inoltre, alla ricerca di qualcosa che si chiama motivazione. Che è poi il problema maggiore per chi, come me, a un certo punto, pur se ancora molto giovane, si rende conto di aver fatto tutto terribilmente in fretta.

Eh sì, perché per me le cose si sono susseguite molto velocemente. Quando ho compiuto 24 anni, nel febbraio del 2003, mi sono trovato a dover già fare un bilancio. Scoprendo che tante cose non mi andavano più, che c'erano molte situazioni che non sopportavo.

Certo, di non essere felice alla Honda lo sapevo già, e da tempo. Ma non avevo ancora realizzato, nei mesi iniziali del 2003, che avrei potuto farne tranquillamente a meno. Quando Davide Brivio è venuto a Ibiza per parlarmi della Yamaha, non avevo ancora compreso che quella proposta celava una sorta di lasciapassare per un territorio verso il quale nessuno si era ancora spinto. Almeno nel motociclismo moderno. Non avevo ancora realmente capito che solo accettando un'altra sfida, ancora più impegnativa, avrei potuto dare una svolta alla mia carriera, sarei riuscito a trovare dentro di me la forza per migliorare ancora. Come pilota, e forse anche come persona.

C'è voluto tempo, per capire questa e tante altre cose, ma alla fine ci sono arrivato.

Lasciare la Honda, tanto più per la Yamaha che in quel periodo stava forse vivendo il periodo peggiore della sua storia agonistica, all'inizio del 2003 sembrava una follia anche a me. Sebbene non fossi felice di essere nel Team HRC al quale invece tutti i piloti, i miei avversari in primo luogo, ambivano, non riuscivo mentalmente a immaginare un futuro agonistico senza la Honda. Alla quale ero approdato alla fine del 1999, sognando la consacrazione grazie alla possibilità di guidare quella che mi sembrava, e lo era, la moto più bella del mondo: la NSR 500 ufficiale.

Eppure, dopo tre stagioni vissute fra trionfi conquistati a passo di record, mentre mi accingevo a preparare il 2003 nel quale avrei conquistato il mio quinto titolo

assoluto, il terzo con la Honda, sentivo qualcosa in embrione che aspettava solo che un evento ne determinasse l'esplosione.

All'inizio del 2003 avevo chiaro un solo concetto: in Honda mi mancava la felicità. Non ero contento. Soprattutto a causa di una filosofia diversa dalla mia, non mi piaceva più vivere in quell'ambiente e non avevo più voglia di sopportare la situazione che si era determinata: non mi venivano riconosciuti i miei meriti, ero costretto a vivere in un ambiente molto teso e in un clima di grande pressione. Proprio io, che desidero vedere la mia squadra che si stringe attorno a me, che soffre con me, che si esalta con me, vedevo che la mia idea di "gruppo" era assolutamente lontana, con la Honda.

Perché ho bisogno di sentirmi bene in un gruppo, io, e alla Honda quel gruppo non c'era più. Anzi, era proprio quello che stava determinando una situazione per me irreale: stavo perdendo il gusto delle corse. E mi sembrava impossibile. Era impensabile che potesse succedere a me, invece stava accadendo.

Mentre analizzavo il precontratto che la Honda ci ha portato in Inghilterra, ho subito avvertito una brutta sensazione. Mi è venuta alla mente la situazione di chi deve andare a lavorare, a timbrare il cartellino oppresso dagli orari, dal capufficio, dai colleghi che non ama, da una vita che non gli piace. E non puoi vivere uno stato d'animo simile, se sei un pilota.

Io ho sempre messo come priorità il gruppo, cioè le persone con le quali devo relazionarmi, in fondo possiamo anche dire lavorare, e questo l'ho sempre fatto valere sin dai tempi della 125.

All'interno del mio box voglio gente alla quale voler bene, persone con le quali poter parlare non solo di moto: gente che si diverte, sorride.

Uno dei motivi che mi hanno fatto disamorare del Team HRC, è il modo in cui bisognava vivere all'interno di quella squadra. Regnava un certo rigore, non c'era mai una grande voglia di ridere, scherzare. E io non mi sento molto a mio agio in un ambiente in cui c'è gente che non è capace di sorridere.

Devo avere attorno a me un gruppo che esprima sentimenti come la riconoscenza e la partecipazione. La gioia,l'entusiasmo, il coinvolgimento. Altrimenti non riesco a pensare di essere in una squadra veramente unita.

Eravamo vincenti, questo sì, ma se questo bastava ai dirigenti giapponesi, non era la stessa cosa per me. Io andavo in cerca di altro. Io voglio fare le cose divertendomi. Il che significa che voglio vincere divertendomi. In quel caso può riuscirmi tutto.

In Honda ero il numero uno, è vero; ma io e i dirigenti avevamo due modi differenti di considerare il ruolo del numero uno. Per loro, ero il riferimento nel senso che ricevevo gli aggiornamenti tecnici un po' prima degli altri: arrivava del materiale, lo provavo, lo sviluppavo, lo usavo per primo. Poi però veniva dato anche agli altri.

Ma quello che nessuno ha mai voluto capire - per primi gli altri piloti della Honda, che su questa situazione di equivoco hanno marciato parecchio - è che la mia moto non era così superiore a quella degli altri piloti della Casa giapponese. Alla fine del campionato 2003, la mia RCV, rispetto a quella di Gibernau e Biaggi, aveva 250 giri in più. Basta, niente di più.

Il motivo lo conoscevo bene: in Honda la cosa più importante è l'affermazione della propria tecnologia, da sviluppare attraverso le corse per poi trasferirla sul prodotto di serie. In Honda, l'importante è dimostrare che si vince per merito della moto, quindi è necessario chiudere le gare col primo, il secondo e il terzo posto.

Ecco perché le altre moto sono sempre state praticamente al livello della mia. Ed è stato così anche quando me ne sono andato.

La Honda, nel 2003, era entrata in una spirale: quando vinci da molto tempo non ti basta più vincere, devi stravincere.

L'abitudine alla vittoria porta a situazioni che sono sicuramente invidiabili, da un certo punto di vista, ma che io trovavo però poco esaltanti: durante la stagione 2003, cioè all'apice del nostro successo, nel momento in cui eravamo difficilmente battibili, ho iniziato ad avere la sensazione che, vincendo, facevo soltanto il mio dovere. E basta. Non li vedevo mai pazzi di gioia, felici, esaltati.

Se vincevo io andava bene, ma se lo facevano Gibernau o Biaggi andava bene lo stesso. Forse erano anche più contenti, in questo caso, perché in quel modo potevano far vedere che la loro moto "clienti" era una moto vincente.

Io l'ho capito da solo, ma per togliermi ogni dubbio me lo sono fatto dire da loro. Dai vertici del team.

«Eh, sì, in effetti il nostro obiettivo è che si faccia primo, secondo, terzo in tutte le gare. Noi vogliamo che ci siano tre Honda sul podio, sempre!» E l'hanno detto con grande tranquillità. Anche perché era una cosa che capitava spesso, alla Honda.

Naturalmente gli altri piloti Honda su queste considerazioni non si sono mai soffermati troppo. Biaggi e Gibernau volevano infatti dimostrare che era la mia moto, a permettermi di vincere. Lo sapevano, che quei 250 giri non avrebbero potuto fare la differenza che loro sostenevano, ma non erano disposti ad ammetterlo.

Un'altra cosa che mi faceva innervosire, quando ero in Honda, era la tendenza a non riconoscere mai apertamente la validità di una scelta, di un suggerimento, di un'indicazione, che io e i nostri tecnici fornivamo ai giapponesi del reparto corse.

Insomma, erano molto freddi. Efficienti, certo. Eccome se lo erano. Ma, umanamente, dei pezzi di ghiaccio.

Quando sono entrato nel Team HRC, all'inizio del 2002, ho iniziato a penetrare veramente nel mondo Honda. Perché prima, nei due anni precedenti, nel Team Nastro Azzurro, era tutto molto diverso; avevamo un giapponese in squadra, si chiamava Sato, che era il telemetrista, ma per il resto noi non avevamo rapporti diretti con quelli della HRC: decidevamo tutto noi. Io e Jeremy Burgess stavamo bene, avevamo la moto ufficiale, ma la gestivamo noi col nostro gruppo formato da italiani e dai ragazzi di Jeremy. Invece alla fine del 2001, con l'inizio dell'era MotoGP, le circostanze mi hanno portato nella squadra che è la diretta emanazione della Honda. Il team interno. Il Team HRC. Perché la prima RCV quattro tempi non avrebbe potuto svilupparla che la squadra ufficiale, naturalmente. Nel 2002 era veramente un prototipo al suo primo stadio di sviluppo, nessuna squadra satellite aveva le conoscenze tecniche e la capacità di gestirla.

La RC211V, nella sua prima versione, l'ho provata per la prima volta a Suzuka, dopo la Otto Ore dell'agosto 2001.

Mi apparve subito stranissima: era molto piccola, per nulla protetta dalle carene. Che erano ridotte al minino, ed estremamente avvolgenti.

Sembrava un giocattolo.

Quando, poi, l'hanno fatta scendere dal cavalletto, la RCV mostrava un assetto inusuale: era molto alta dietro, quindi era nettamente inclinata sull'anteriore, molto più basso rispetto alla zona posteriore.

Salendoci sopra, poi, appariva ancora più piccolina.

Certo, in quel periodo, le priorità erano il motore e la ciclistica. Ma appena l'ho provata ho notato subito che aveva anche dei grandi problemi. Quando la gomma posteriore si scaldava, la RCV scivolava moltissimo: la mancanza di trazione era tale che la ruota posteriore sgommava anche nella corsia dei box!

Aveva già un gran motore, si capiva subito che aveva una grande potenza, nonché margini di sviluppo enormi, ma in quella prima versione non riusciva a usarlo.

Ecco perché avevo poi affermato che avrei voluto correre con la 500 anche nel 2002. Cioè nel primo anno della MotoGP. Ero un po' preoccupato dal livello iniziale della Honda quattro tempi, e pensavo che la 500 due tempi all'inizio sarebbe stata maggiormente competitiva.

Però stiamo parlando della Honda, quindi già nel mio secondo test, svolto a Jerez in novembre, la RCV era molto cambiata. E andava già forte.

Al mio ingresso nel Team HRC trovai dunque una nuova dirigenza. E con essa, un'atmosfera diversa da quella a cui ero abituato: molto più formale, più fredda.

Me ne sono accorto subito, cioè quando si è trattato di finalizzare il contratto 2002-2003. «Siamo a piedi» mi ha detto infatti Gibo, al telefono, mentre ero in montagna, a sciare con i miei amici.

«Ma come, non eravamo a posto?» chiesi io, stupito.

«Già, eravamo a posto...» ha replicato lui, lasciandomi allibito.

«Forse è meglio se ci vediamo» mi ha poi proposto.

A quel punto, nel gennaio del 2002, abbiamo scoperto che la Honda aveva allungato i tempi per la definizione del contratto. E ci siamo ritrovati, quindi, in una situazione delicata. Abbiamo cioè dovuto decidere se rimanere con la Honda o se andarcene. Loro, tra la fine del 2001, quando cioè sembrava che tutto fosse stato definito, e l'inizio del gennaio 2002, avevano cambiato diverse cose tra le clausole che avevamo già stabilito in precedenza.

Così, alla vigilia della stagione dei test, io mi sono ritrovato senza un contratto.

Ho abbandonato a malincuore sci e amici, e sono andato in gran fretta a Roma, nella sede della Honda Europa, dove è stato organizzato un incontro con i vertici della squadra.

Non è stata affatto una chiacchierata piacevole.

Abbiamo cercato di ragionare, di valutare attentamente tutti gli scenari, le possibilità, per trovare un accomodamento. E alla fine, non senza difficoltà, un

accordo l'abbiamo trovato. Quindi ho rinnovato il contratto con la Honda per altre due stagioni.

Quando sono uscito ero un po' sconvolto, mi sentivo come avvolto da un'atmosfera vagamente surreale.

«Adesso viene fuori qualcuno e mi dice che sono su *Scherzi a parte!*» ho detto io, cercando di sdrammatizzare, mostrando però quale fosse il mio livello di incredulità.

Ma poiché era tutto vero, ho cercato di restare positivo.

Dovevo guardare avanti. La stagione 2002 era alle porte, c'era molto lavoro da fare. Ormai da qualche mese avevo iniziato a sviluppare, con gli ingegneri giapponesi, la RC2HV. Era nuovissima, in quel periodo; già dopo due test aveva fatto progressi notevoli, ma c'era ancora tanto da fare. E il tempo stava trascorrendo anche troppo velocemente.

Però questa me la sono legata al dito. Da lì, i miei rapporti con la Honda non sono più stati quelli di prima.

Anche perché di episodi spiacevoli ce ne sono stati diversi.

Una cosa che non ho mai perdonato alla Honda, ad esempio, è l'avermi negato la NSR 500 con la quale ho vinto il titolo del 2001, dopo avermela promessa. E stato un grosso dispiacere, perché ero legatissimo a quella moto.

E non si tratta solo della moto in sé, quanto del modo in cui hanno gestito questa faccenda.

Avevo iniziato a chiedere la NSR già molto prima della fine della stagione 2001, e all'interno del team mi avevano assicurato che me l'avrebbero data.

Nonostante questo, io continuavo a chiedere la moto con regolare insistenza.

«Adesso arriva» ripetevano sempre.

E io mi insospettivo.

«Stai tranquillo» dicevano.

E io mi preoccupavo sempre di più.

La cosa che mi stupiva è che non dicevano mai "no". Continuavano a dire che non ci sarebbero stati problemi, però non indicavano mai una data oppure un evento in occasione del quale mi avrebbero consegnato la moto.

«E in dogana, sta arrivando» dissero una volta.

«Bene, aspetto.»

«Manca una marmitta e qualche pezzo, poi saremo a posto» si inventarono in un'altra occasione.

«Ok, aspettiamo il pezzo.»

A forza di dogane che non sdoganavano e di pezzi che non arrivavano, è finito il 2001 ed è passato tutto il 2002!

Nell'inverno del 2003, stanco del loro modo di portare avanti questa vicenda, ho iniziato a diventare più aggressivo.

Ho cominciato da Fiorani, ma lui si è chiamato fuori!

«Allora, la mia 500 che fine ha fatto?» gli ho chiesto io, un giorno.

«Non so più che fare, a questo punto devi parlare con i giapponesi» ha risposto, dirottandomi verso i dirigenti della HRC.

«Va bene!» ho detto io. A quel punto, infatti, avrei parlato con chiunque.

Ma in quel momento ho iniziato a vedere la situazione in modo sempre più chiaro. Ho iniziato a capire, insomma, che la mia NSR non l'avrei più vista.

E così è stato. Ci sono andato a parlare, con i giapponesi. E loro, adducendo le scuse più svariate, alla fine non me l'hanno data.

Anche perché io, a un certo momento, sentendomi offeso, ho smesso di chiederla. E mi è costato molto, arrivare a questa decisione.

Anche questa volta, mi chiedevo il perché di questo loro atteggiamento. Insomma, pensavo di meritarmelo quel regalo. La NSR con la quale avevo vinto il titolo. Pensavo di meritare una certa riconoscenza, considerando i risultati che stavo ottenendo. Avevo infatti vinto la Otto Ore e il titolo della 500 nel 2001, tra l'altro portando alla Honda la vittoria numero 500 a livello iridato; avevo poi vinto la prima gara dell'era MotoGP e il primo titolo della MotoGP della storia, nel 2002, con undici vittorie parziali.

Sono risultati che ti possono far pensare di poterti anche permettere di chiedere un favore.

Invece no. Non è andata così. E non riuscivo a spiegarmelo.

Un altro episodio che mi ha dato un certo dispiacere riguarda il test che la Honda aveva programmato alla fine della stagione 2001 con la NSR 500. Da tempo avevo espresso il desiderio di far provare la moto a Graziano e ad alcuni miei amici. Così avevo chiesto di poter approfittare dei giorni di test che la Honda aveva previsto di svolgere a Jerez, alla fine della stagione.

Naturalmente avevano assicurato che sarebbe stato possibile organizzare quel test senza problemi. Ma il giorno prima, in seguito alle mie insistenze, mi hanno candidamente annunciato: «Non possiamo, perché la moto in quella occasione la facciamo provare ai giornalisti».

«Ma come, i giornalisti!» ho sbottato. «La mia moto la provano i giornalisti, e su due giorni di test non c'è il tempo di lasciare fare un paio di giri a mio padre, che è un ex pilota del Mondiale?»

Eppure, andò proprio così.

Comunque, durante il percorso che mi ha portato a fare la mia scelta ho fatto anche altre valutazioni. Sicuramente più profonde.

Mi sono chiesto che cosa volessi fare del mio futuro. Al di là dei rapporti umani, avevo la prospettiva di restare con la Honda altri due anni, facendo, nella migliore delle ipotesi, quello che avevo già fatto nei due precedenti: vincere.

Sembrerebbe una valutazione banale, invece per me questo è diventato un fattore molto importante. In definitiva, è stato il punto di svolta.

Mi dava infatti molto fastidio che si continuasse a dire che io avevo sempre avuto solo il meglio, che vincevo soprattutto grazie al fatto che guidavo la moto migliore.

Perché è sempre andata così. Il primo anno di MotoGP, la RC211V l'avevamo solo io e Ukawa e tutti sostenevano che con quella moto, troppo superiore alla concorrenza, avrebbe potuto vincere chiunque.

«Vince anche un fermo, basta guardare le prestazioni di Ukawa, per capirlo...» era l'opinione generale, nel 2002.

Il secondo anno, cioè il 2003, la Honda RC211V l'avevano anche altri piloti. Tra i quali Biaggi, che nella stagione precedente si lamentava del fatto che la Yamaha non andasse per niente bene; eppure questa volta affermava che la sua Honda non era al livello della mia. E Gibernau faceva lo stesso. Sembrava insomma che la mia moto andasse il doppio delle altre.

Quindi, se chiudevo una gara in seconda posizione venivo messo subito sotto processo: nessuno considerava che avevo fatto comunque una bella gara, e questa volta un mio avversario era stato bravo. No, avevo perso io. E avrei dovuto vergognarmi, per quello. Se vincevo, era cosa normale. Se perdevo avevo fallito.

Io sapevo che la nostra moto andava bene, certo; ma sapevo anche che l'avevo sviluppata io, insieme agli ingegneri della Honda. Inoltre, proprio per questo, capivo perfettamente che le altre RC211V non erano così male come dicevano i piloti che le guidavano. Infatti nelle gare in cui io non ero a posto sono stato battuto proprio da loro.

Questa aura magica attorno alla mia moto e la certezza che guidassi un mezzo che andava praticamente da solo avevano creato una situazione che mi dava piuttosto fastidio. Oltre a mettermi addosso molta pressione.

Mi ritrovavo immerso in una situazione che avevo vissuto, indirettamente, seguendo le vicende di Michael Doohan attraverso i giornali o le indiscrezioni del paddock.

Sembrava, in una certa fase della sua carriera, che avesse una moto nettamente superiore: una moto che gli altri non potevano avere.

Lo dicevano i suoi avversari, che influenzavano la stampa e l'opinione pubblica in genere.

Anch'io, suggestionato dalle voci che circolavano, ho cominciato a chiedermi: "Forse ce l'avrà davvero, questa moto così superiore...".

Ecco perché, appena sono arrivato alla Honda, ho chiesto a Jeremy (che era stato il capotecnico di Doohan) di parlarmi di questa storia.

«Cos'aveva la sua moto, più di quelle degli altri?»

«Niente. Non aveva niente: l'unica cosa è che lui riceveva qualche pezzo prima, che poi veniva dato anche agli altri. Il fatto è che lui andava più forte.»

Ecco, ora mi ritrovavo immerso in quella storia. Esattamente la stessa storia.

Mi rendevo conto che avrei potuto vincere anche con le moto che avevano Biaggi e Gibernau, eppure non riuscivo a gareggiare con la giusta serenità: mi impegnavo per tutto il fine settimana, magari vincevo battendo i miei avversari all'ultima staccata, e poi sentivo loro che dicevano: «Sai che fatica, con quella moto lì!».

Arrivare in circuito sapendo già che l'unica cosa che avrei potuto fare era vincere e, per giunta, con la certezza che la vittoria sarebbe poi stata accolta come una cosa del tutto normale, visto che avevo la moto migliore, mi disgustava.

Ero giunto al punto in cui io stesso ero diventato un po' paranoico.

Sono arrivato, ad esempio, a pensare di proporre uno scambio: sì, ho pensato di mettermi d'accordo con Biaggi e Gibernau per scambiarci le moto in un paio di gare. Io con una delle loro, a turno; loro con la mia, sempre a turno.

Mi ero proprio fissato, ho detto a Gibo di provare a chiedere alla Honda di farlo davvero.

«Un giovedì, appena arrivati in circuito, io consegno la mia e prendo una delle loro. Accettando il rischio derivante dal fatto che ogni moto è messa a punto per la guida dell'altro. E poi vediamo cosa succede...»

All'apice di questa mia idea bellissima ma purtroppo inattuabile - non l'avrebbero mai permesso né la Honda né gli sponsor - avevo anche pensato di arrivare sulla griglia di partenza, domenica pomeriggio, andare da uno dei due e dire: «Dai, scendi e vai sulla mia moto che io prendo la tua!».

Nell'estate del 2003, poi, la HRC ha spedito in Europa un nuovo sistema di impianto di scarico. Ho scelto di non usarlo, proprio perché mi ero stancato che si dicesse che avevo sempre qualche vantaggio sugli altri.

Però, anche a causa delle trattative con Honda, Yamaha, Ducati, a volte in gara non avevo la giusta concentrazione. E ogni tanto sbagliavo.

Il "dritto" a Barcellona è avvenuto perché stavo sonnecchiando dietro Capirossi. E per questo e altri episodi, si è poi iniziato a dire che la mia moto era così superiore che potevo permettermi il lusso di aspettare il finale di gara dietro i miei avversari, per poi batterli agevolmente nell'ultimo giro.

Naturalmente non andava così. Se ho la possibilità di allungare, io allungo. Sempre. Perché l'arrivo in volata presenta comunque dei rischi: puoi anche arrivare secondo!

Se riesci a scappare, ti metti lontano dai guai.

Aspetto solo se capisco che non c'è altro modo di gareggiare. Allora uso l'attesa come una tattica, perché diventa l'unico modo per provare a vincere.

In Germania, ad esempio, ho commesso un errore nell'ultimo giro e mi sono fatto sorprendere da Gibernau. Ma non è che avessi deciso di aspettare il finale, per poi umiliare gli avversari. Ho commesso l'errore di non superarlo qualche giro prima, in modo da poter poi prendere il largo. Diciamo, quindi, che non ho attuato la tattica giusta.

Ma dopo aver perso quella gara in quel modo, cioè per una distrazione, mi sono talmente arrabbiato che mentre tornavo a casa mi sono detto: "Adesso basta, d'ora in poi non si fanno prigionieri!".

Così ho ripreso a correre impegnandomi in tutti i giri, e ho vinto cinque delle ultime sei gare della stagione.

L'unica gara in cui sono arrivato secondo è stato il Gran Premio del Pacifico, a Motegi, che ho corso dopo aver passato praticamente la notte in bianco: quella, infatti, è stata la nottata in cui ho deciso di andarmene dalla Honda. Non ero del tutto concentrato, insomma.

Tutti gli episodi che mi capitava di affrontare con la Honda mi sono tornati alla

mente spesso, mentre nel 2003 riflettevo sulle mie scelte future.

Mi sono ritrovato in una situazione curiosa: più pensavo ai motivi per i quali sarei dovuto restare alla Honda, più scoprivo che ne trovavo sempre meno.

E un giorno mi sono reso conto che era la Honda il mio limite.

Sì, può apparire strano, e anch'io ho impiegato parecchio tempo per realizzarlo, ma la Honda rappresentava il muro che mi impediva di esplorare nuovi orizzonti.

Quindi, contrariamente a quello che hanno poi detto in tanti, non sono stati certamente i soldi a spingermi a cambiare. Non è stata una questione di denaro, ma una faccenda legata alle motivazioni.

Anche perché, quando siamo giunti alla fase finale della trattativa, i manager della Honda ci avevano accordato praticamente tutto.

Quando ho ricevuto l'ultima versione del contratto, in ottobre, in Giappone, non c'erano più problemi: in Honda avevano accettato ogni mia condizione, erano realmente disposti a fare molto per tenermi.

Ma io avevo già deciso, nell'ottobre del 2003, che non sarei rimasto. Era una decisione presa con calma, dopo una lunga riflessione. Quindi, era il risultato di un'analisi profonda.

Certo, la presenza di Davide Brivio e degli altri dirigenti della Yamaha, tutti molto simpatici, mi ha reso più facile la scelta.

Lo conoscevo da tempo, Brivio. È sempre stato uno di quelli con cui mi ha fatto piacere parlare. Ci siamo conosciuti nel 1995, quando eravamo tutti e due nel campionato italiano. Io come pilota, nella 125, lui come manager del Team Yamaha impegnato nella Superbike. Apprezzavo come coloravano le loro moto, e soprattutto il clima della sua squadra. Per questo ero spesso da loro.

Alla fine ho scelto la Yamaha perché mi piaceva la loro sfida, e anche la gente che ci lavorava. Ho capito che avrei avuto la possibilità di ricreare una squadra unita, insieme a Brivio: un gruppo formato da italiani e stranieri che conoscevo bene, perché erano nella mia squadra con la Honda.

Quello che io cercavo, infatti, era un clima disteso: un gruppo unito che si stringesse attorno me, gente con la quale poter convivere bene, senza subire ricatti o minacce, senza dover sopportare l'aria di superiorità e supremazia che si respirava in Honda.

E quando ho capito che sarebbe stato un po' più difficile trovare tutto questo nella Ducati, ho anche realizzato che i dirigenti della Yamaha avevano invece capito esattamente cosa stavo cercando.

In più, gli uomini della Yamaha me lo hanno proposto con garbo, senza aria di supponenza o autoritarismo. Ero stanco delle pressioni. La Yamaha a un certo punto mi è sembrata chiaramente in grado di offrirmi tutto questo. Con l'aggiunta, poi, di essere la seconda Casa costruttrice più grande del mondo; non stavo insomma parlando con un'azienda artigianale.

I suoi dirigenti, dai responsabili del reparto corse ai vertici della squadra, mi hanno detto in modo esplicito che la Yamaha era una Casa che aveva bisogno di me.

Insomma, i vertici della Yamaha avevano chiesto il mio aiuto, mi avevano fatto sentire fondamentale per lo sviluppo della loro moto e per i risultati in gara.

Comunque l'esperienza derivante dai colloqui con i dirigenti della Ducati, pur se breve, mi è servita molto. Mi ha aiutato a liberarmi dalla dipendenza psicologica che avevo nei confronti della Honda.

È stato pensando alla Ducati, infatti, che ho preso per la prima volta in seria considerazione la possibilità di un futuro agonistico senza la Honda. Perché l'idea Yamaha non mi aveva ancora conquistato del tutto, all'inizio: mi attirava di più la sfida con la Ducati.

Quando ho capito che la sfida e la mentalità della Ducati non facevano al caso mio, avevo comunque già cominciato a staccarmi psicologicamente dalla Honda.

"Se ero disposto ad andare alla Ducati, posso andare anche alla Yamaha" mi sono detto, pronto a tutto.

"Quindi posso davvero fare a meno della Honda" ho continuato a ripetermi per diverso tempo.

E progressivamente ho realizzato davvero che nel mondo delle corse non c'è solo la Honda.

Avevo raggiunto un punto importante, quindi: perché non avrei potuto iniziare a valutare veramente la possibilità di passare alla Ducati, nonché decidere poi che sarebbe stato meglio andare in Yamaha, se prima non avessi preso la decisione di lasciare la Honda.

Nel momento chiave, ed è stato durante l'estate, quando ho deciso che sarei andato alla Yamaha, ho fatto un ragionamento semplice ma che prima non mi era del tutto chiaro:

"La Honda non mi tratta come io penso che dovrebbe trattarmi, e non me lo merito questo atteggiamento; la Yamaha, che è la seconda forza del Mondiale, è venuta da me e mi ha detto 'dimmi cosa vuoi, basta che chiedi e lo avrai'. C'è troppa differenza!".

Della Yamaha, pur tra momenti di reciproco sospetto e qualche giorno di tensione, cosa peraltro normalissima in una trattativa così lunga, mi hanno sempre colpito l'impegno e la volontà che ci mettono quelli che vi lavorano.

Sono giapponesi anche loro, e lavorano secondo la mentalità giapponese, ma sono più aperti rispetto a quelli della Honda.

C'è gente che ha dato tutto per il suo obiettivo: per avere me, per portarmi alla Yamaha. Ci hanno messo passione.

Ci sono stati naturalmente anche momenti di nervosismo. Il picco l'ho raggiunto quando Jeremy e i ragazzi mi hanno detto che non volevano seguirmi in Yamaha.

Ero talmente nervoso, in quel periodo. Ero impegnato su più fronti, teso per tanti motivi, così quando Jeremy mi ha detto no, ho pensato: "Ma bravo, con tutto il casino che sto facendo per portarti con me, per convincere quelli della Yamaha che devono ingaggiare anche te e i ragazzi, tu mi rispondi così!".

Questo ha provocato anche giornate di tensione e di imbarazzo tra di noi.

Comunque, anche i miei interlocutori in Yamaha mi avevano fatto abbastanza arrabbiare.

Poiché ero certo che Jeremy e gli altri ragazzi sarebbero stati un elemento fondamentale nel lavoro che avremmo dovuto svolgere, non riuscivo a capire lo scetticismo che quelli della Yamaha nutrivano nei loro confronti.

Al contrario, potevo comprendere quello che c'era da parte loro nei confronti della Yamaha. Soprattutto Jeremy. Mi sono messo nei suoi panni. Sei ormai nella parte finale della carriera, hai più di cinquant'anni, e devi lasciare la miglior azienda del mondo, dopo oltre venti anni che lavori con questa gente; dopo che ormai è tutto sincronizzato e non devi sbatterti più di tanto. Insomma, ti si chiede di rimetterti in gioco, di prendere dei rischi e di complicarti la vita. A 24 anni, la mia età all'epoca, è molto facile prendere decisioni simili, ma a cinquanta lo è molto meno.

Però, anche se Jeremy lo potevo capire, in realtà ci sono rimasto male lo stesso. Perché poi, parallelamente, pensavo anche che Jeremy e il mio team avevano la stessa mia voglia di dimostrare certe cose: così come si diceva che la Honda va da sola, e con quella moto chiunque può vincere, allo stesso modo si ripeteva sempre che la squadra con la Honda alle spalle non conta molto. Anzi, pensavo che per loro doveva essere anche peggio: si diceva che è facile vincere con la Honda perché il materiale che arriva è già tutto pronto, che un team deve montare e smontare il materiale, ma niente di più.

Questa chiacchiera a loro dava fastidio, lo sapevo; eppure nemmeno questo bastava per dar loro una motivazione a cambiare.

Senza però mai perdere la calma, parlando e analizzando insieme la situazione, siamo riusciti ad accordarci su tutto. Ma in quel periodo lì, cioè alla fine dell'estate, anche questo contribuì a creare in me un momento di profondo sconforto.

Del resto venivo da una estate calda. La tensione andava ad accumularsi su altra tensione. Era stato tutto un crescendo.

In estate non ho mai corso con la serenità ideale, ma non se ne accorse nessuno perché nel 2003 mi sentivo veramente forte: è stato l'anno in cui sono stato più veloce guidando la Honda.

Sì, non ho mai guidato così bene una moto della Honda come in quel fatidico anno. Non vincevo solo se commettevo qualche errore grave. Altrimenti, per gli altri era molto difficile.

Ed è questo in fondo che mi ha aiutato a correre un campionato al vertice mentre, parallelamente, dovevo anche pensare alla realizzazione di un progetto così coraggioso come quello che avevo in mente.

Come se tutto questo non bastasse, in quell'estate del 2003 c'era stato un ritorno prepotente della teoria secondo la quale vincevo solo grazie alla moto, che era la migliore. Lo dicevano talmente tanto, un po' tutti, che a un certo punto non ne potevo più.

"Per mettere a tacere tutti dovrei proprio andare con la Yamaha, ma ho il coraggio per farlo?" ho iniziato a chiedermi, con sempre maggiore insistenza.

Però trovavo solo risposte parziali.

"Sono sicuro che posso vincere anche senza la Honda, cioè anche con la Yamaha, ma forse non ho le palle per andare via" mi dicevo, per sfidarmi.

"Le palle, sì le palle: ce le ho davvero?" continuavo a chiedermi.

E solo quando sono riuscito a darmi la risposta - "sì, le ho" - mi sono sbloccato.

Solo allora mi sono sentito libero dalla tensione.

Una mattina, alzandomi, mi sono detto: "Lo faccio!". E mi sono liberato.

Non li dimenticherò mai, il sabato notte e la domenica mattina di Motegi: sono stati alcuni dei momenti più intensi ma anche più duri della mia carriera.

Quello è stato il punto più difficile di tutta la trattativa. Infatti in quella trasferta ho dormito pochissimo. I giorni compresi tra giovedì, venerdì e sabato hanno segnato il momento in cui ho pensato più intensamente a questa cosa.

Mi sono sbloccato solo quando ho iniziato a ragionare senza quei freni che tenevo azionati nella mia testa. Perché ho riflettuto su quella sensazione, non troppo bella, che avevo provato a Donington nell'immaginare altre due stagioni con la Honda.

Mi domandavo che cosa non stesse funzionando.

Tutti i miei pensieri, quelli negativi come quelli positivi, hanno iniziato a mescolarsi. E a un certo punto mi sono detto: "Devo avere a che fare ancora per due anni con persone che non mi trattano bene, che sostengono che l'importante è la moto? E poi, con tutti gli altri che non fanno altro che dire che io vinco solo per la moto che ho, che con quella moto vincono tutti? No, non passa!".

Alla fine mi sono liberato definitivamente anche di un altro tarlo, che avevo sin dall'inizio. Pensando che, con la Yamaha, almeno al principio, mi sarei messo un po' in difficoltà a livello tecnico, non ero troppo entusiasta di regalare ai miei avversari quel vantaggio che avrebbero avuto guidando la Honda ufficiale.

Però, quando ho completato il mio percorso e ho preso la decisione, di colpo non avevo più nessuna incertezza. E non mi importava più di quello che avrebbe fatto la Honda. Anzi, lasciare la migliore moto ai miei avversari è diventato uno stimolo importante: avrei infatti potuto mettere davvero la parola fine a tutte quelle discussioni che riguardavano i miei presunti vantaggi a livello tecnico.

«Andiamo con la Yamaha e vediamo che cosa succede» ho detto a Gibo. E a quel punto ho pensato solo a quello che avrei dovuto fare io.

Anche Jeremy ha fatto così.

Quando ha firmato il contratto con la Yamaha, ha subito un cambiamento istantaneo.

Ho rivisto in lui il percorso mentale, i ragionamenti che avevo già fatto io. Ho visto la sua iniziale curiosità ma anche la titubanza; ho osservato poi la fase intermedia, quella dell'incertezza, della paura, della difficoltà nel prendere la decisione; l'ho scorto nella fase finale, nella quale si è detto: "Se non lo faccio, potrei non perdonarmelo per tutta la vita".

Era il punto in cui ero arrivato io.

Nella fase più delicata, l'ultima, mi ripetevo sempre: "Se non tiri fuori le palle per fare questa cosa, non saprai mai se ce l'avresti effettivamente fatta a vincere con un'altra moto".

Ecco, ho visto anche in Jeremy il tarlo che rodeva e diventava sempre più insopportabile; l'ho visto poi cambiare improvvisamente dopo aver preso la decisione. Proprio come era successo a me.

Nei giorni seguenti, ho sentito infatti scomparire la tensione e mi sono sentito non solo sollevato ma entusiasta. Non è un caso se nelle tre gare che ho corso dopo aver comunicato alla Honda che me ne sarei andato - sono stati i Gran Premi di Malesia, Australia e Valencia - ho dominato con facilità.

Per Jeremy è stato lo stesso: dopo aver deciso si è gettato con entusiasmo nella nuova sfida. E noi abbiamo ritrovato l'unità, la determinazione ad andare avanti l'uno al fianco dell'altro.

Quanto a me, ritrovarmi da solo di fronte a questa decisione così importante mi ha fatto diventare fortissimo. A livello mentale.

Grazie, poi, alla decisione della Honda di non permettermi di provare la Yamaha prima della fine del 2003, nell'inverno 2003-2004 ho fatto le vacanze più lunghe degli ultimi anni. Quasi tre mesi di ferie. Tre mesi di vacanze grandiose. Di quelle giornate che ci si alza alle tre del pomeriggio, perché si è andati a letto che faceva già giorno.

Ho sciato tanto, sono stato molto con i miei amici. Mi sono rilassato e divertito. In questo modo ho raggiunto una calma e una serenità incredibili.

Se decidere era stata una liberazione, riposarmi a lungo mi ha fatto molto bene.

Infatti al primo test con la M1 ero molto contento. Felice di iniziare una nuova avventura insieme a Jeremy e alla mia squadra, contento di lavorare con Brivio e con i giapponesi della Yamaha. A partire da Masao Furusawa, il numero uno del reparto Ricerca e Sviluppo: un dirigente molto aperto e comunicativo, disponibile anche a fare delle cose fuori dagli schemi; uno col quale si riesce a parlare di tutto; uno che ti capisce. Lui incarna un po' lo spirito della Yamaha.

Lui è a capo di un gruppo di gente che mette un'anima, nelle moto che fa. Anche per questo, la Yamaha ha un grandissimo fascino.

È stata la prima volta in cui mi sono sentito così legato a un'azienda: nel senso che mi sentivo molto orgoglioso di farne parte. Fiero.

Perché della Yamaha sono belli il marchio, la storia, lo spirito, le moto che ha fatto, i piloti che ci hanno corso. E perché sono i più forti, forse, quelli che ci hanno vinto. Agostini, Roberts, Lawson, Rainey e io. Non male, direi...

4

Sono sempre stato un pilota di moto. Anche quando correvo col kart. A due anni e mezzo, non avevo ancora imparato ad andare in bicicletta ma sapevo già guidare una moto.

Era una piccola minicross che mi aveva regalato Graziano, il mio babbo. Era il 1982. Graziano correva in auto, dopo aver appena messo fine alla sua carriera di pilota di moto, causa un gravissimo incidente avvenuto a Imola.

La mia minicross era l'unico genere di minimoto disponibile, in quell'epoca, e le mie piste erano la casa e il giardino. E stata quella piccola minicross a sviluppare in me il desiderio di gareggiare, di misurarmi con gli altri, anche se ero davvero molto piccolo.

Nel Natale del 1989, avevo 10 anni, sono arrivate in Italia le prime minimoto, che erano miniature delle moto da gran premio. Ed è stato un colpo di fulmine. Me ne feci comprare subito una, ed è con quella che ho iniziato a girare su una pista. E con la minimoto che ho cominciato a gareggiare con una certa regolarità.

Il periodo delle minimoto è un capitolo bello e importante della mia vita. Non era il mio primo mezzo a motore, avevo già una minicross e andavo già in pista con i kart, ma le gare con le minimoto hanno rappresentato, almeno per me, la scuola per diventare un vero pilota di moto.

Sì, è vero, le mie prime gare le ho disputate col kart. Perché in quegli anni, alla mia età, si poteva correre solo con il kart. In realtà, avrei potuto farlo nel minicross, che tra l'altro mi piaceva molto, ma io mi sentivo maggiormente attratto dalle piste asfaltate. Ecco perché correvo nel kart. Ed ecco perché è stata la minimoto a sbloccarmi.

Per due anni mi sono diviso tra kart e minimoto. Il kart era una cosa più seria, all'inizio, perché è tutto più professionale anche ai livelli più bassi: correre su quattro ruote ti fa sentire più importante, quando sei piccolino.

Non saprei dirlo con esattezza, però il kart l'ho preso come l'attività seria, mentre la minimoto come un gioco. Insomma, correvo col kart e giocavo con le minimoto.

Però, più crescevo, più mi appassionavo alle moto e mi disamoravo del kart.

Infatti, quando ho dovuto scegliere, ho scelto la moto. È successo nell'inverno del 1992. Quando avevo 13 anni.

Ero in auto con Graziano, stavamo passando attraverso San Giovanni in Marignano, un paese di circa 8000 abitanti che si trova a metà strada tra Tavullia e Cattolica, nella Valle del Conca.

«Perché non proviamo a correre in moto?» gli ho detto, all'improvviso.

Lui ha reagito con un'espressione che era un misto tra il contento, perché la moto era la sua grande passione, e lo spaventato: perché tra i due, gli faceva molta meno paura il kart. E anche Stefania, mia mamma, la pensava allo stesso modo.

Ma eravamo arrivati a una situazione di stallo: bisognava decidere su cosa investire, quindi che direzione prendere.

Io ho impiegato molto meno tempo di loro. Avevo le idee più chiare. Dentro di me sentivo crescere la passione per le moto.

Sul fronte del kart, era sorto anche un problema di carattere economico. Avremmo dovuto trovare infatti un budget di cento milioni di lire (oggi sarebbero circa 50.000 euro). Perché io, per via dell'età, ero arrivato a un punto di svolta: avrei dovuto lasciare la categoria 60 minikart per iniziare a fare sul serio con la classe 100. Ma ci volevano quei cento milioni. Non avevamo sponsor, perché nessuno investe una cifra simile in una categoria che nessuno segue, a parte chi corre, i suoi amici e la sua famiglia. Quindi quei soldi avrebbero dovuto procurarli i miei. Graziano e Stefania. I miei genitori hanno riflettuto a lungo, chiedendosi se fosse davvero il caso di investire una cifra simile.

Poiché vedevo che faticavano a decidere, che erano molto combattuti, ho deciso io!

«Proviamo con le moto» dissi a Graziano, e poi l'ho ripetuto a mia mamma. Me la sono sentita "dentro", questa scelta. Mi è venuta naturale.

Appena mi sono trovato di fronte a un bivio, è stato facile prendere la strada che mi avrebbe portato a correre nel motociclismo; era più vicino al mio carattere.

Insomma, avevo solo bisogno di uno stimolo per decidere di diventare quello che ho sempre sognato di essere: un pilota di moto.

Da piccolino dicevo a tutti che avrei voluto diventare un pilota di Formula Uno, ma solo perché il kart è stato il primo veicolo a motore che ho usato per gareggiare. È stato il primo oggetto che mi ha fatto sognare di diventare un pilota.

Il kart mi divertiva molto, in quanto mi è sempre piaciuto guidare le "cose" che hanno quattro ruote, ma sono sempre stato appassionato più di moto che di macchine. Per prenderne coscienza in modo definitivo, ho dovuto attendere un evento che mi obbligasse a fare una scelta. Perché, se fosse stato per me, io avrei continuato così. Tra moto e auto. Ma non era possibile.

Quindi, l'aspetto economico è stato influente, ma non certo fondamentale. Perché se avessi preferito le quattro ruote alla moto, avremmo trovato sicuramente una soluzione. Ma io amavo più le moto. Ecco perché la decisione di imboccare quella direzione l'ho presa io.

«Possiamo andare in una pista vera, a Misano, per provare l'Aprilia 125 di un mio amico» ho detto a Graziano, proprio mentre passavamo per San Giovanni in Marignano, che si trova a pochissimi chilometri da Misano.

«Fammi fare una prova in una pista vera, e poi vediamo» ho proposto.

Avevo già pensato a tutto. E illustrai il mio piano.

«Un mio amico può prestarmi la sua Aprilia 125. Si chiama Maurizio Pagano, me la presta di sicuro la moto» assicurai.

Io passavo molto tempo con Maurizio e suo fratello Marco, due ragazzi di Gatteo a Mare che correvano con me in minimoto. Loro avevano anche iniziato ad appassionarsi alle moto vere, cioè alla Sport Production, e avevano l'Aprilia 125.

«Va bene, proviamoci» mi ha risposto Graziano. E mi sono sentito veramente

felice.

Quindi, nel novembre del 1992, in una giornata piuttosto fredda, a metà settimana, in un circuito aperto al pubblico praticamente deserto, io sono entrato per la prima volta in una pista di velocità. E l'ho fatto con un'Aprilia Futura 125.

Non era certo il tempo ideale per andare in moto, ma il clima non aveva molta importanza per me.

Indossavo una tuta di Graziano, una Dainese gialla e rossa che lui aveva ricevuto per fare una prova. Avevo il mio Arai Schwantz Replica che usavo anche nelle minimoto (ho sempre avuto i caschi replica di Schwantz, da ragazzino, perché sono sempre stato un suo grande tifoso).

Il mio primo giro non mi ha dato un'emozione particolare. Ero emozionato, certo, ma ero soprattutto catturato dalla dimensione in cui entra chi va in pista. È tutto diverso, in circuito. Mi ha colpito subito la prospettiva che cambia, il nastro di asfalto che segui con gli occhi, che percorri con la moto, mentre guardi intorno a te gli spazi di fuga:scorgi la ghiaia, vedi poi in lontananza le colline, i terrapieni o le tribune in cui sta il pubblico. Tutto sembra molto lontano, invece è vicinissimo. Non ho cercato di immedesimarmi nella scena di una gara, pensando quindi a come sarebbe stato col pubblico tutto intorno a guardare me. Ero più che altro preso dalle difficoltà in cui mi stava mettendo l'Aprilia 125.

Poiché a 13 anni ero piuttosto esile, quella moto mi appariva grande e pesante. E in effetti lo era. Quelle Sport Production lì erano in realtà delle moto da strada. Non da gran premio. Quindi erano grosse: la 125 pesava 150 chili, cioè come una MotoGP!

Andavo piano, mi guardavo intorno. Ero molto prudente. Alla staccata del Tramonto toglievo il gas ai 250 metri, quando normalmente si stacca ai 150...

Sono rimasto però sorpreso nel constatare che la scuola della minimoto mi aveva insegnato tante cose che in quel momento mi tornavano utili.

Certo, ero un po' in difficoltà di fronte alle dimensioni e al peso della moto. E poi era la prima volta che guidavo una moto con le marce, quindi ho dovuto anche abituarmi all'uso del cambio.

Ma non è stato un problema insormontabile, infatti sono riuscito a guidare l'Aprilia 125 senza grossi problemi.

Mi sono dimenticato in fretta dei kart, e mi sono concentrato sulle moto. All'epoca non potevo saperlo, ma si è trattato dell'inizio di un'avventura che ha cambiato profondamente la mia vita.

Ma la moto non è stata un ripiego. I dubbi sui soldi necessari per continuare nel kart hanno solo contribuito a dare la spinta decisiva. Quindi, i soldi in realtà sono stati una scusa.

È vero che Graziano è sempre stato molto restio a gettare denaro al vento, e di conseguenza è vero anche che l'investimento economico per correre con i kart lo aveva un po' allarmato. Si può dire allora che la questione dei soldi ha avuto l'effetto di far passare la paura a Graziano. La paura, certo. Perché lui e mia mamma avevano

paura delle moto. Era quello, all'epoca, il vero limite delle due ruote.

Graziano ha avuto una carriera tormentata. Si è fatto male spesso, e a volte si è fatto male molto. Nel 1982, quando io avevo solo 3 anni, a Imola, ha subito un grave infortunio alla testa. Ne è uscito vivo solo grazie alla fortuna, al pronto intervento dei rianimatori, che lo hanno soccorso mentre era sulla pista; e poi, grazie all'impegno della Clinica Mobile e del dottor Costa.

È andata bene, quindi. Anche se la botta di Imola è stata così forte, che Graziano ha un po' perso la memoria. Nulla di particolarmente problematico, comunque, solo che ogni tanto bisogna ricordarselo...

Dopo l'incidente Graziano ha dovuto ritirarsi dalle competizioni di moto, ma ha iniziato a correre in auto.

Mia mamma aveva vissuto accanto a lui tutti i drammi legati agli incidenti e agli infortuni, ecco perché non era entusiasta all'idea di vedere correre in moto anche me.

È anche per questo che, appena io ho espresso il desiderio di utilizzare mezzi a motore, i miei genitori mi hanno messo in primo luogo su "quattro ruote": perché ritenevano l'auto meno pericolosa della moto.

Graziano sapeva esattamente a cosa va incontro uno che vuole correre in moto. E posso anche capire le sue perplessità di padre, così come posso comprendere benissimo le paure di mia mamma. Nell'immaginario collettivo, ma in fondo anche nella realtà, la moto è piuttosto pericolosa.

Ma Graziano ha sempre amato le due ruote: lui è stato un pilota. Mia mamma, poiché si sono sposati molto giovani, è cresciuta nei paddock. In fondo, sentivano questo mondo come qualcosa di familiare.

E poi resta un fatto: sarebbe stato impossibile farmi passare la passione per la moto. Eh sì, io ho sempre avuto un grande amore per questo oggetto. Un amore sbocciato appunto a due anni e mezzo, quando Graziano mi ha portato quella piccola moto da cross ancora prima di regalarmi la bicicletta.

Quando sono riuscito a convincere i miei genitori a lasciarmi gareggiare in moto, io e Graziano ci siamo subito concentrati sui vantaggi che avremmo avuto. In quel settore, per me, le porte erano aperte ovunque: Graziano aveva infatti un sacco di amici disposti a darmi una mano.

Dopo aver convinto Graziano a portarmi a Misano per provare l'Aprilia 125 del mio amico, ho deciso che avrei provato anche a gareggiare. Pochi mesi dopo, nel febbraio del 1993, avrei compiuto 14 anni: l'età minima per cominciare l'attività agonistica, con una 125.

Graziano ha iniziato a darsi da fare e ha telefonato a Virginio Ferrari. E da lì è partita una sorta di catena della solidarietà che mi ha fatto approdare su una Cagiva.

«Bisogna far correre Valentino, puoi darci una mano?» ha chiesto Graziano a Virginio, confidando nella loro lunga amicizia.

«Certo che ve la darò» ha detto Virginio, che è andato subito a parlare con Claudio Castiglioni, il proprietario della Cagiva.

«Dobbiamo dare una mano al figlio di Graziano» ha detto Virginio.

«Va bene, quello che posso fare lo farò» ha risposto Castiglioni, che infatti mi ha inserito nella squadra di Claudio Lusuardi, cioè nella squadra che gestiva il team ufficiale della Cagiva nella Sport Production.

Lusuardi faceva correre anche altri ragazzi, che pagavano; quindi a 14 anni, nel 1993, io sono diventato uno di quei piloti che correvano pagando le spese al team.

Grazie all'interessamento di Graziano, Ferrari, Castiglioni, Lusuardi, trovammo un buon accordo: noi avremmo pagato i meccanici e le spese di trasferta, la moto e i pezzi di ricambio ce li avrebbe regalati la Cagiva.

Per me quella era un'ottima soluzione, anche perché la Sport Production a quell'epoca era un campionato importante per i ragazzi. E io mi sentivo davvero al centro dell'attenzione.

Quelli erano gli anni in cui la 125 stradale che assomigliava a una moto da corsa era davvero il meglio che un ragazzino potesse sognare. Era di gran moda, quella moto; le strade e i parcheggi delle scuole ne erano pieni. E anche i circuiti, perché l'idea del campionato italiano Sport Production è stata davvero una grande trovata.

Per il mio primo test con la Cagiva 125 da gara ci siamo ritrovati a Magione. Essendo nato a Urbino, ero stato inserito nella Zona C. Perché a quel tempo c'erano talmente tanti partecipanti, che i piloti venivano divisi per zone. Erano quattro: la D comprendeva le isole, la C il sud, la B Misano e Mugello, la A Monza e Varano. Non mi dispiaceva la Zona C, perché il livello era più basso rispetto alla Zona B, che racchiudeva i piloti dell'Emilia Romagna, e la Zona A che prendeva il nord.

Il debutto in pista è un momento che resta nella memoria di un ragazzino, e io infatti me lo ricordo benissimo. Anche perché è stato uno di quei debutti che uno non può dimenticare. No, non sono andato forte. E non ho neppure cominciato subito a lottare con gli altri ragazzi. Ho passato tutto il tempo a lottare con la mia moto!

La Cagiva, a Magione, mi ha fatto la stessa impressione che mi aveva fatto l'Aprilia a Misano. Era un po' grossa, pesante.

Dopo essermi infilato la tuta ho indossato stivali, casco e guanti. Sono salito sulla mia Cagiva e ho lasciato il garage per immettermi nella corsia dei box. Quindi sono entrato in pista.

Quando entri in pista, sul circuito di Magione, dopo poco trovi una curvetta a sinistra. Ecco, è lì che sono caduto. Sì, proprio lì. Alla prima curva del mio primo giro. Al mio debutto con la Cagiva. Che era poi anche quasi il mio debutto reale, visto che con l'Aprilia avevo girato per pochissimo tempo.

Avevo le gomme nuove, c'era freddo, e sono andato subito per terra.

"È più difficile di quanto pensassi" mi sono detto mentre rientravo ai box.

Avevo anche preso un po' di paura e mi ero soprattutto demoralizzato. Così la mia squadra mi ha visto rientrare subito, triste e a testa bassa, con le carene segnate. Ed è facile immaginare cosa abbiano pensato, tutti, di fronte a questa scena, vedendomi tornare subito ai box.

Mentre mi mettevano a posto la moto, hanno cominciato a farmi tutte le più classiche raccomandazioni.

«Stai attento!» mi ripetevano tutti, anche mentre lasciavo il box.

Anche Graziano era in apprensione, come del resto l'intero team.

Sono entrato in pista, ho superato lo scoglio di quella prima curva, ho iniziato a mettere le marce, a dare un po' più gas. E dopo sei giri sono caduto... Sì, un'altra volta. E sempre per lo stesso motivo: mi si è chiuso lo sterzo.

Quindi, ho affrontato di nuovo un mesto rientro ai box e un'altra bruttissima figura.

"Però, due cadute in sei giri, ed ero al primo contatto!" ho pensato io, mentre tornavo a casa da Magione, facendo quindi un bilancio di quella giornata.

Anche perché avevo visto, chiaramente, la diffidenza che si faceva strada nel mio gruppo così come nella squadra. Quel giorno sono emersi tanti dubbi sul mio potenziale. E, sinceramente, di dubbi ne ho avuti anch'io. Insomma, c'era poco da dire: non era stato proprio un gran bell'esordio.

Il fatto è che io - l'ho scoperto col passare degli anni - nei miei debutti sono sempre riuscito a spingermi verso il limite molto rapidamente, ma non avendo il totale controllo del mezzo sono sempre finito in terra con altrettanta velocità. Oppure fuori strada, perché questo tipo di debutto si è ripetuto con le moto di classe superiore, la 250 e la 500, ma anche con la macchina da rally: nella prima gara del Mondiale alla quale ho partecipato, in Inghilterra, sono finito fuori strada subito. E mi è successo anche con la Ferrari F1: mi sono girato subito, alla prima curva. Insomma, io faccio questi esordi qui!

Ci si è addirittura chiesti se ne sarebbe valsa la pena, se fosse il caso di andare avanti. Ma ormai era tutto organizzato, era stato messo in piedi un programma, così si decise di proseguire senza pensarci troppo su.

Neppure l'inizio è stato strepitoso. Non andavo forte, insomma. C'è voluto tutto il primo anno perché mi sciogliessi un po'. La mia prima gara, a Magione, l'ho conclusa in nona posizione. E andando avanti, durante la fase delle selettive di zona, sono stato sempre intorno alla top ten. Ho iniziato ad andare un po' più forte nella gara nella quale mi sono giocato l'accesso alla fase finale.

Ero a Binetto. Sono caduto nelle prove, così in gara sono andato un po' più piano, ma ho conquistato comunque il sesto posto; quindi sono riuscito a qualificarmi per le finali. L'ultima gara, a Misano, ha rappresentato la prima volta in cui sono andato davvero forte. Chissà, forse ho sfruttato il fattore campo.

Andrea Ballerini era il pilota ufficiale di Lusuardi, e si giocava il titolo con Roberto Locatelli. Ballerini era ufficiale Cagiva, Locatelli ufficiale Aprilia. Erano arrivati all'ultima gara per giocarsi il titolo. Ballerini aveva a disposizione due moto, io solo una; che oltretutto era piuttosto diversa, e non solo nel colore... Ma Lusuardi mi aveva preso in simpatia, mi dava sempre una mano. Quindi, Ballerini aveva due tipi di moto: una preparata da Lusuardi, l'altra dal reparto corse a Varese. Si potevano considerare, entrambe, delle moto ufficiali. Lusuardi chiese a Ballerini di scegliere quella per fare la gara. La moto scartata da Ballerini l'avrebbero data a me.

Ballerini scelse quella della Cagiva, così a me venne assegnata quella di Lusuardi.

Ho conquistato la pole, e non riuscivo a crederci perché nelle gare precedenti ero

sempre stato lento, in prova. Invece in quell'ultima gara ero in pole. Alle mie spalle c'erano Locatelli, secondo, e Ballerini, terzo. Insomma, sarei partito davanti ai due contendenti.

Ma sono partito ventesimo, perché per colpa dell'emozione ho sbagliato completamente la partenza, però ho iniziato a recuperare e alla fine sono arrivato terzo. Locatelli e Ballerini avevano preso il largo, è vero, ma io ero riuscito a salire sul podio ed ero felicissimo.

Quella gara ha rappresentato il mio primo salto di qualità; e la pista di Misano l'ho sempre considerata un posto un po' magico.

L'anno seguente infatti ho messo a frutto le esperienze accumulate nella stagione del debutto, e ho vinto il campionato.

Io ci ho sempre messo un po' di tempo, prima di capire bene come si fa ad andare forte. Ma quando l'ho capito, sono sempre andato forte davvero. È stata un po' la caratteristica della prima fase della mia carriera.

In quel periodo non avevo ancora nemmeno immaginato che si potesse pensare a una vera carriera, però dopo la bella gara corsa a Misano, nel 1993, sono diventato il pilota ufficiale della Cagiva per la stagione 1994. E con ottime prospettive, perché i primi tre classificati avevano già previsto il passaggio nel campionato GP.

Nonostante corressi soprattutto per divertimento, Graziano ha ideato un programma da professionista. E ha fatto bene. Graziano è sempre stato molto avanti, in certe cose, infatti ha avuto una grande idea: mi ha iscritto al campionato italiano GP, oltre che a quello della Sport Production. Avrei corso due campionati paralleli, quindi.

Poiché una Sport Production è pur sempre una moto stradale, molto diversa quindi da una da corsa, cioè da una GP, Graziano pensava che avrei perso tempo se avessi corso solo il campionato delle derivate dalla serie. Lui voleva che iniziassi a fare esperienza, il prima possibile, con le moto da gran premio. Le moto che tanto, di lì a poco, avrei guidato comunque.

Graziano era stato un pilota del Mondiale, in quel momento guardava già lontano. Infatti aveva pensato a tutto. Avrei corso con la Sandroni 125. Una moto artigianale, il sogno di un gruppo di appassionati di Tavullia e Pesaro. Il progetto era iniziato quando un gruppo di meccanici e di sponsor locali si era stretto attorno a Peppino Sandroni. Anche lui di Tavullia. La Sandroni montava il motore Rotax-Aprilia, la ciclistica era stata progettata da Guido Mancini, un meccanico di Pesaro che aveva lavorato anche con Graziano. Erano amici, lui e il mio babbo, e insieme hanno organizzato la mia stagione.

Il programma 1994 si presentava piuttosto impegnativo, perché avrei dovuto disputare quattro selettive più quattro finali della Sport Production, e anche cinque gare del tricolore GP. Le gare della GP erano in programma all'inizio dell'anno, e questo avrebbe aiutato. Avrei tenuto le finali della Sport Production per ultime, senza interferenze. Quindi, nel 1994 ho corso un weekend in Sport Production e l'altro nel campionato italiano GP.

Le moto erano effettivamente molto diverse, appena mi adattavo a una perdevo il feeling con l'altra. Lusuardi infatti non era per niente contento: pensava che avrei avuto dei problemi, e che non avrei raccolto nulla.

Ma noi credevamo in quella scelta, che infatti ha pagato.

Ho centrato tutti gli obiettivi, che consistevano nel correre in Sport Production per vincere, e nel tricolore GP per imparare contemporaneamente a guidare una vera moto da gara. Alla fine ho vinto il campionato Sport Production, e ho effettivamente guadagnato un anno con la GP 125.

Quindi, quella di Graziano è stata una grande mossa.

Sono andato a correre con Locatelli, Ballerini, Omarini, Cremonini, e tutti i più forti piloti della Sport Production che erano passati nel campionato GP, e continuando a lottare con loro ho potuto fare subito un po' di esperienza. Infatti, quando, nel 1995, sono passato nel campionato europeo, ero già abituato a questo tipo di moto: ero un debuttante, ma già esperto.

Con la Sandroni, a volte, ho avuto dei problemi: a Monza sono stato quattordicesimo, a Vallelunga sono anche caduto; ma poi nelle ultime due gare sono arrivati, dall'Aprilia, dei motori più competitivi e le mie prestazioni sono migliorate. A Misano, nella quarta gara, il Team Italia era il riferimento: Locatelli, Ballerini, Cremonini, erano tutti veloci e avevano delle ottime moto. Erano i favoriti, infatti. In quella gara però sono rimasto in quarta posizione, fino a quando non si è rotto il motore. Al Mugello c'erano anche dei piloti del Mondiale, tra cui Gabriele Debbia, e io ho fatto tutta la gara vicino a lui chiudendo in quinta posizione. Per me, all'epoca, fare una gara con uno del Mondiale era un sogno.

Nella Sport Production è stata dura, in pista, e divertentissimo al di fuori.

Alla fine sono riuscito a conquistare il titolo italiano, ma ho dovuto lottare molto. Il mio grande rivale, quell'anno, è stato Paolo Tessari. Lo è stato sia nelle selettive sia nelle finali.

Nella prima selettiva io e Tessari abbiamo dato vita a un duello che ricorderò per sempre. È stata una delle gare più divertenti di tutta la mia carriera.

Io e lui eravamo in fuga, negli ultimi due giri ci siamo sorpassati in ogni curva. Lui aveva l'Aprilia, io la Cagiva: alla fine l'ho passato proprio nell'ultima curva, ma appena ho messo le mie ruote davanti alle sue, mi si è chiuso lo sterzo e sono caduto!

Lo sapevo, che non ce l'avrei fatta a restare in pista. L'ho capito mentre iniziavo il sorpasso. Avevo forzato troppo.

Ma ci ho provato, anche perché eravamo al culmine di una rivalità sana: noi ci divertivamo, stavamo dando tutto.

Poi è arrivata la Cagiva nuova (nella prima gara della stagione avevo corso con la moto dell'anno precedente) e nella seconda selettiva, a Misano, ho vinto io.

E quella è stata la prima vittoria, in moto, della mia carriera! Avevo il numero 26.

Tessari ha vinto invece le altre due selettive, così siamo andati tutti e due alle finali. Ma il titolo italiano alla fine l'ho vinto io, dopo un'ultima gara caratterizzata da discussioni, con Cruciani, che sono andate avanti per mesi.

Il piccolo mondo della Sport Production era bellissimo. Lo ricordo con grande affetto. Era un ambiente aggressivo, eravamo tutti molto agitati, ma era anche un ambiente "vero". Le finali sono state sempre molto intense, perché bisognava dare la vita in pista e poi, a gara conclusa, iniziava il rito dei reclami. Insomma, valeva tutto. Ogni gara era una battaglia. Ma riuscivamo comunque a divertirci, nel paddock, come buoni amici.

Ed era vero: eravamo amici. Magari non tutti allo stesso modo, ma c'era tra noi un rapporto che rasentava l'amicizia. Non è un caso che ancora oggi io ricordi con affetto e nostalgia molte di quelle gare, e anche le avventure che ho vissuto insieme a ragazzi che sono stati i miei rivali in pista ma anche miei amici al di fuori dei circuiti.

Nel Mondiale non è così. Non so se lo è mai stato, ma di certo in questi anni il rapporto tra piloti è completamente diverso.

Il paddock del Mondiale diventa deserto già alle undici di sera: non c'è più nessuno in giro, stanno tutti rintanati nei motorhome, non esce nessuno, neanche per parlare. È ormai impossibile instaurare un legame, tra piloti, anche solo per scambiare due chiacchiere o scherzare un po'.

I piloti del Mondiale non si frequentano quasi più, adesso: c'è un isolamento notevole.

Non riusciamo ad avere dei rapporti diversi dal semplice saluto, anche se viviamo a stretto contatto, se ci conosciamo da anni, se abbiamo condiviso tanti momenti.

In Sport Production, invece, era tutto diverso, tutto molto più bello.

Innanzitutto, ricordo le finali come un momento importante. Erano le gare conclusive, quelle decisive, e poiché riunivano gente da tutt'Italia, rispecchiavano già il modo di vivere dei ragazzi delle varie Regioni. Vedevi persone che ti sembravano diverse da quelle con le quali eri abituato a trascorrere le giornate: capivi subito, ad esempio, chi erano i ragazzi della Zona C, quella del sud, così come riconoscevi immediatamente quelli della Zona A, cioè la zona della Lombardia, perché si sentivano tutti più importanti, più alla moda.

Alla prima finale ci si studiava, ci si guardava con circospezione, ma poi, dopo un primo momento di conoscenza reciproca, cominciavamo a condividere la nostra passione per la moto. E diventavamo amici.

Nelle finali ho conosciuto Marco Dellino, un ragazzo di Bari, col quale ho instaurato subito un ottimo rapporto; ma anche Diego Giugovaz, di Milano: anche lui è diventato un amico. E poi c'era, naturalmente, Paolo Tessari: abbiamo dato vita a grandi duelli, insieme, e siamo rimasti amici anche dopo.

Facevamo sempre un grande casino, ovunque. Io ero il più piccolo, ma i più grandi mi portavano ugualmente con loro.

La sera, d'estate, scattavano le battaglie con i gavettoni, poi ci calmavamo un po' e aspettavamo mezzanotte: a quel punto prendevamo gli scooter, che erano tutti rigorosamente elaborati, e andavamo in pista per iniziare la gara in notturna.

Tenevamo le luci spente, per non farci scoprire: come illuminazione sfruttavamo la luce della luna, se ci capitava una notte senza nuvole, ma in fondo non era così importante:tutti conoscevamo a memoria la pista, e poi stavamo sempre raggruppati,

così uno faceva da riferimento all'altro!

Avevamo formato un bel gruppo, che si è poi trasferito in massa nell'Europeo. Così, tutto il casino che facevamo in Italia, abbiamo poi iniziato a esportarlo all'estero: ad esempio, scappavamo dai ristoranti senza pagare, oppure sfasciavamo le macchine a noleggio.

Comunque, quando spuntavano le luci dell'alba e ci preparavamo per la gara cambiavamo tutti radicalmente. Diventavamo cattivi. Non si facevano regali a nessuno, nulla era scontato. Quello che volevi ottenere dovevi conquistartelo con i denti.

Nella prima finale, a Vallelunga, io ho grippato. Tessari ha stravinto. La Cagiva aveva dei problemi, a livello di pistone, che poi abbiamo scoperto e risolto. Ma quella volta sono stato fortunato perché, Tessari a parte, gli altri ragazzi che andavano forte sono caduti.

Al Mugello abbiamo dato vita a una gara epica: abbiamo formato un gruppo di quindici piloti, restando attaccati l'uno all'altro per tutta la corsa: c'erano Tessari, Cruciane Dellino, Borsoi, Goi, Giugovaz. Alla fine, tra cadute e scontri vari, ha vinto Borsoi. Io sono giunto secondo.

A Monza, invece, ho vinto io.

Nell'ultima gara, a Misano, eravamo in lizza per il titolo io, Tessari, Cruciani e Borsoi. Ultima sfida, quindi. Io giocavo in casa.

Nell'ultimo giro, sono entrato nella curva della Brutapela in seconda posizione, quindi ero virtualmente campione. Ma Cruciani, che era incollato a me, è entrato in curva praticamente senza frenare!

Così ci siamo toccati, siamo andati un po' fuori traiettoria rischiando anche di cadere. Alla fine lui è riuscito a uscire dalla curva davanti a me, arrivando secondo e relegandomi al terzo posto. Vale a dire: lui ha conquistato il titolo.

Poiché un campionato Sport Production non poteva certo finire in quel modo, tra noi è iniziata subito la rissa:spinte, insulti, e poi via con i reclami e i controreclami... Insomma, la normale conclusione di una gara di quella categoria.

Alla fine Cruciani è stato squalificato. E così il titolo italiano l'ho vinto io.

5

A scuola i professori si lasciano spesso andare a giudizi clamorosi, frasi a effetto che rimbombano tra le pareti dell'aula per poi scorrere lungo i corridoi. Amano sentenziare, soprattutto quando tu sei molto giovane e non riesci ancora a manifestare una vera attitudine per qualcosa. Io, in realtà, avevo già dimostrato attitudine e passione, ma non propriamente in sintonia con il sistema scuola.

Dei miei professori conservo frasi clamorose, previsioni catastrofiche che poi non si sono rivelate azzeccate. Per fortuna... Una, la più bella, la più incredibile perché è anche la più clamorosamente sbagliata, è stata pronunciata dalla professoressa di storia dell'arte. Che un giorno disse:

«Ma tu pensi che ad andare in giro, a fare lo stupido con le moto, un giorno ti pagherai da vivere?».

Quella frase, decisamente avventata, oggi fa sorridere. All'epoca sembrava invece una terribile minaccia.

Ci ho pensato diverse volte, durante le varie fasi della mia carriera. Perché, in effetti, a guadagnarmi da vivere almeno ci sono riuscito...

E non ho potuto fare a meno di pensarci anche nel maggio del 2005, quando mi è stata conferita la laurea honoris causa dalla Facoltà di Scienze della Comunicazione dell'Università di Urbino.

Già, Urbino. La città nella quale sono nato.

Con la professoressa di storia dell'arte ho toccato il fondo. Questa era forse la materia che mi piaceva meno, insieme a matematica. Non era colpa proprio dell'insegnante; è che quella materia non mi andava giù. Di conseguenza, il mio livello d'attenzione e coinvolgimento non era proprio esemplare.

Naturalmente lei, la prof di storia dell'arte, si arrabbiava spesso con me, visto che non ero molto collaborativo. Era esasperata, e forse per questo si è lanciata in una delle previsioni più incaute di tutti i tempi.

Ma in quel periodo ero abituato a far fronte ai miei professori, che non organizzavano certo feste di benvenuto quando mi vedevano entrare in classe.

«Perché è da una settimana che non ti si vede?» mi ha chiesto una volta una professoressa, quando mi ha rivisto comparire in classe dopo una lunga trasferta.

«Sono stato in Spagna, a correre. E sono anche stato bravo. Terzo, prof. Sono arrivato terzo a Jarama!»

Era stata effettivamente una grande gara, quella. Si trattava di una prova degli Open Ducados, un trofeo che si correva essenzialmente in Spagna. L'idea di prendervi parte si era rivelata davvero buona, perché il livello era decisamente alto, visto che vi partecipavano i migliori spagnoli del Mondiale. Correndo gli Open Ducados ho imparato molte cose; è stata un'esperienza molto importante.

Ero molto orgoglioso di quel podio, perché ero andato forte: aveva vinto Alzamora, Martinez era giunto secondo. E io, molto giovane e molto inesperto, ero

stato terzo dietro due piloti di livello mondiale.

Ma alla mia professoressa non faceva alcun effetto. L'ho capito da come ha continuato il suo discorso.

«Bravo, continua ad andare in vacanza, a fare le corse con quelle moto lì... Continua a divertirti, anziché studiare!»

Fortunatamente la profezia dei miei professori del liceo non si è avverata. Qualcosa di buono, in fondo, l'ho combinato. Ma devo riconoscere che quando andavo a scuola non rispondevo proprio ai canoni dello studente modello.

Colpa della mia passione per le moto, naturalmente, che mi teneva lontano molto tempo dalle lezioni.

Quelli erano gli anni dell'Europeo e del campionato italiano. Erano cioè le stagioni 1994 e 1995. Correvo in moto e il mio mezzo di locomozione e svago era lo scooter. Proprio in quell'anno, nel 1995, sono iniziate le mie lunghe assenze. Avevo cominciato a gareggiare anche all'estero - come se non fossero stati sufficienti il campionato italiano e l'Europeo, in quel 1995 ho corso appunto anche l'Open Ducados in Spagna - e restavo molti giorni lontano da casa, quindi da scuola. Negli ultimi tempi mi capitava di stare via anche per una settimana di fila.

E poi cadevo molto; spesso tornavo malconcio e venivo accolto sempre male.

In quel periodo, mi lanciavo in grandi duelli con Lucio Cecchinello, nell'Europeo. Aveva la Honda col kit HRC: andava forte, ma bisogna anche dire che lui la guidava bene. Per stargli dietro facevo dei botti spaventosi. Lui ha vinto molte gare, io sono salito diverse volte sul podio ma non sono mai riuscito a vincere una prova di quel campionato. A volte, poi, sono caduto cercando di lottare con lui. E una caduta me la ricorderò per sempre. E quella in cui mi sono fatto male al mignolo della mano sinistra; una lesione che non è mai più guarita. Eravamo ad Assen, quel giorno: io ero più veloce di Cecchinello, e a un certo punto ho cercato di attaccarlo. Lui mi ha chiuso, ci siamo toccati, io sono caduto. Lì mi sono fatto male al dito. E ogni volta che vedo il mio dito ridotto così, mi vengono in mente quell'episodio e anche Cecchinello...

«Ma non vedi che ti fai solo del male con quelle moto lì... Smettila, e pensa a studiare che è meglio» mi ripetevano i professori, a turno, quando mi vedevano ricomparire in classe dopo una trasferta.

Non ero certo famoso, all'epoca: ero il figlio di Graziano che si divertiva con le moto.

Nella mia classe c'era un ragazzo che giocava a calcio: anche lui era impegnatissimo, ma a lui nessuno rimproverava nulla. Non gli dicevano mai che avrebbe dovuto smettere di giocare e pensare solo a studiare. Certo, quello della moto è uno sport meno nobile...

Frequentavo - quando c'ero... - il liceo linguistico Mamiani di Pesaro.

Ogni settimana, gli studenti avevano a disposizione un'ora o due per riunirsi in assemblea e parlare dei problemi della classe.

A me, sinceramente, dei problemi della classe non è che fregasse molto. Ecco

perché mi impegnai per convincere tutti i miei compagni che il giorno giusto per la riunione settimanale era il mercoledì. Eh sì, perché mercoledì mattina usciva "Motosprint"! Così, mentre loro parlavano dei problemi della classe, io potevo leggermi con calma tutto il giornale.

Mi appariva ormai chiaro che non fossi avviato a una carriera scolastica di grande successo; era come un lento trascinarmi in attesa di qualcosa.

Quando infatti sono approdato al campionato del mondo, i miei impegni sono diventati troppo pressanti e assolutamente incompatibili con la scuola. Ho capito che avrei dovuto fare una scelta. E scelsi la moto. Lo sport, insomma. Ho deciso di provarci.

Anche perché le prime tre gare della stagione erano in programma in Malesia, Indonesia, Giappone; ed erano tutte consecutive, cioè un fine settimana dopo l'altro. Valutai che avrei perso più o meno un mese di lezioni, e i miei professori mi avevano fatto capire che non avrebbero tollerato un'assenza così lunga in un periodo, la primavera, che è solitamente importante per la scuola.

A quel punto ho organizzato una riunione con i miei genitori: lì abbiamo deciso che avrei fatto troppe assenze,che alla fine mi avrebbero bocciato comunque. E ho preso la decisione di smettere di andare a scuola.

È stato un peccato non prendere il diploma delle superiori. Ma con quel mondo lì non è mai nato un grande amore. Anche quando ho smesso, per altri tre o quattro anni mi è capitato di svegliarmi all'improvviso, come se stesse suonando la sveglia che mi segnalava il momento di alzarmi per andare a scuola...

Quando ho deciso di concentrarmi solo sulle corse, ho anche deciso di dare il meglio di me stesso.

Almeno a livello di impegno. La prima volta in cui ho preso contatto realmente con il campionato del mondo era l'inizio del 1996, nei test di Jerez. E sono rimasto molto impressionato. Andavano tutti fortissimo: Sakata faceva paura, ma erano tutti velocissimi.

È stata dura, per me. Proprio nei test svolti durante l'inverno ho scoperto che i piloti del Mondiale sono tutta un'altra cosa rispetto a quelli di qualsiasi altro campionato. Girando con loro si entra in una dimensione differente.

Ho avuto fortuna, però, correndo il campionato europeo del 1995, perché quella è stata l'ultima edizione disputata in concomitanza con le gare europee del Mondiale, e questo mi ha portato due vantaggi: ho potuto imparare le piste, e non è cosa da poco; e poi ho potuto guardare a lungo i piloti del Mondiale, scoprendo che avevano traiettorie diverse dalle mie e da quelle degli altri piloti dell'Europeo. Infine, ho potuto constatare quanto fossero più veloci di noi, e quali fossero i punti in cui lo erano.

Andavo a vederli, cercavo di capire le differenze, poi tornavo al box e confrontavo i tempi. E ci rimanevo malissimo, perché prendevo un'eternità: a volte anche 4 secondi al giro. Ma almeno avevo il riferimento.

In quell'anno, cioè il 1995, ero andato fortissimo nel campionato italiano, che ho vinto in anticipo. Ma l'Europeo è stato molto più difficile. Sono finito in terra

parecchie volte, ho pagato anche un infortunio al polso sinistro avvenuto in allenamento con la moto da cross. Alla fine però sono riuscito a conquistare almeno la terza posizione. E quello è stato il passaporto per il Mondiale.

Durante l'autunno, attraverso Carlo Pernat, che era all'epoca il direttore sportivo dell'Aprilia, mi ha contattato Gian Piero Sacchi. Aveva degli sponsor, stava allestendo una squadra per il 1996, e voleva schierare due moto in due classi diverse: aveva una 250 per Luca Boscoscuro, e la 125 voleva affidarla a me. Era un'Aprilia, naturalmente, perché io ero legato a questa Casa.

Sacchi, buon organizzatore, voleva creare un bel gruppo. E ci è riuscito. La squadra si chiamava Team AGV, perché quello era lo sponsor principale. Le grafiche delle moto vennero commissionate ad Aldo Drudi, e gli riuscirono benissimo: le nostre Aprilia erano davvero belle: gialle, azzurre, nere.

L'Aprilia mi ha assegnato la moto ufficiale dell'anno precedente, in pratica quella che aveva usato Perugini. Avevamo Mauro Noccioli, come tecnico: ero certo che l'avrebbe fatta funzionare a dovere. Insomma, era un buon team.

Ci siamo divertiti, nella stagione 1996. Cioè: io mi sono divertito moltissimo. Non ho mai fatto il matto come in quella stagione lì. Ero davvero una peste.

In gara non avevo rispetto per nessuno: per me erano tutti uguali, non faceva differenza se un pilota stava giocandosi il titolo oppure se era un debuttante come me. Volevo solo andare forte: se vedevo un varco mi buttavo, provavo a sorpassare tutti, poi quello che sarebbe venuto fuori sarebbe andato bene comunque. Ero scomodo, insomma.

Andavo forte, ma a volte sbagliavo. Spesso ho buttato via piazzamenti importanti. Credo di essere caduto una quindicina di volte, in quella stagione.

Nella prima gara ho trovato subito il modo di litigare con Martinez.

Eravamo in Malesia, a Shah Alam. Io ero al mio esordio nel Mondiale. Sono partito dalla terza fila. E sono scattato bene. Non ho capito bene perché, ma mi sono ritrovato subito nel gruppo di testa. Ho viaggiato sempre tra la settima e l'ottava posizione. A un certo punto ero dietro a Raudies e davanti a Martinez. Raudies ha grippato, io per non investirlo ho frenato, d'istinto, cambiando traiettoria. Martinez non ha fatto in tempo a evitarmi: mi ha tamponato ed è caduto.

Quello era l'anno in cui Martinez, con l'Aprilia ufficiale, era il favorito nella corsa al titolo. Avevo quindi fatto casino con l'intoccabile di turno...

Ho finito la gara in sesta posizione, ed ero soddisfatto. Tutti, intorno a me, erano contenti. Facevamo una gran festa quando, all'improvviso, sono spuntati Martinez e Angel Nieto.

«Figlio di puttana, ti facciamo un culo così!» urlavano. E lì ho realizzato che quei due non mi volevano molto bene...

Sono scattato come un felino dietro il mio meccanico, che mi faceva da barriera nei confronti dei due spagnoli inferociti. Mi volevano menare! Io stavo lì, perché, in fondo, ero più divertito che spaventato. Erano bassi, piccoli, per niente grossi, quindi non ero molto preoccupato...

Poiché sbagliavo molto, spesso non raccoglievo nulla. In quell'anno però è arrivata

anche la mia prima vittoria nel Mondiale. E successo a Brno, in Repubblica Ceca. E da lì, piano piano, ho iniziato a diventare più concreto.

All'interno della squadra, comunque, non sono mancati anche momenti di nervosismo.

Ad Assen, nel GP Olanda. Sono partito con le gomme intermedie. Ero ventesimo, dopo il via, ma mi sono messo a guidare come un pazzo: in ogni curva superavo qualcuno, alla fine del secondo giro ero già terzo. Eppure continuavo a spingere, volevo andare in testa. Nella foga, ho messo le ruote sulla riga bianca, all'ultima "esse", e sono caduto...

A quel punto Sacchi e Noccioli non ce l'hanno fatta più.

Mi hanno convocato. E mi sono quindi ritrovato in ufficio, da Sacchi.

«Senti, così non si può andare avanti» ha iniziato.

Io stavo ad ascoltare.

«Se ti dai una regolata farai delle belle cose, perché per andare forte vai forte, ma ti devi calmare!» mi ha spiegato. E non aveva mica finito...

«Devi fare una scelta: perché se continuerai a correre così, al massimo potrai diventare come Schwantz. Se invece starai più calmo e più attento, potresti anche diventare come Biaggi!»

Ci sono rimasto un po' male, però non ho replicato.

Ho solo pensato: "Be', io preferirei diventare come Schwantz!". Ma non gliel'ho mica detto.

Comunque, all'epoca non conoscevo la diplomazia. Dicevo quello che pensavo. Non c'era occasione in cui non mi lasciassi scappare quello che mi passava per la testa. Se poi uno toccava certi argomenti, andava anche peggio.

E non facevo distinzioni. Ad esempio, in quel periodo non avevo ancora capito bene come bisognasse comportarsi con i giornalisti, quindi incappavo sempre in situazioni imbarazzanti. Davo giudizi sugli altri, senza pensarci troppo su. A volte i giornalisti arrivavano da me, e mi dicevano: «Lo sai che quel tal pilota ha detto questa tal cosa su di te?».

Non reagivo quasi mai con stile impeccabile: rispondevo sempre!

Ridevano tutti, naturalmente. Anche io mi facevo un sacco di risate. Solo che poi i giornalisti, quando smettevano di ridere, andavano a scrivere le mie parole sui computer, e poco dopo le ritrovavo stampate sui giornali.

E anche per quel mio modo di fare un po' troppo schietto, che ho iniziato subito a litigare con Biaggi.

6

Appena sono approdato nella 500, nel 2000, ho iniziato a confrontarmi con Biaggi. E questa volta anche in pista. Sì, perché avevamo già cominciato a litigare, nel paddock, nel 1996, anno del mio debutto nel Mondiale. Ma adesso saremmo stati gomito a gomito, in pista.

Io e Biaggi non ci siamo mai veramente parlati. Insomma, non abbiamo mai fatto un discorso vero, cioè qualcosa che durasse un po' più del tempo necessario a insultarci o a scambiarci qualche battuta, naturalmente pesante.

Io comunque non lo odio. È vero, non siamo mai stati amici, ma l'odio è una cosa grossa. Troppo grossa. Abbiamo però un'antipatia reciproca. Causata, probabilmente, dal mestiere che facciamo; sicuramente, dal fatto che tutti e due abbiamo sempre voluto la stessa cosa: la vittoria. E poi, anche dal fatto che abbiamo caratteri completamente diversi nonché differenti modi di vedere le cose.

Però non credo che questo sia odio, come si è divertito a dire o a scrivere qualcuno. L'odio è un sentimento che potrei provare per cose ben peggiori, come ad esempio il tradimento da parte di un amico.

Ma noi non abbiamo rotto un'amicizia, perché un'amicizia non c'è mai stata. Il nostro rapporto è sempre stato chiaro: si lotta in pista, al di fuori ognuno va per la sua strada.

Insomma, ci siamo sempre detestati cordialmente. Be', a volte non molto cordialmente. Una volta, infatti, ci siamo anche menati!

È successo a Barcellona, nel 2001. L'anno in cui la nostra inimicizia ha raggiunto il punto più alto. Perché, col tempo, dalle battute sono iniziate a volare parole grosse, e quando io sono passato in 500 la competizione si è inevitabilmente spostata in pista. Siamo andati avanti in un crescendo di tensione.

Se parliamo proprio dell'origine di questa storia, devo ammettere che ho iniziato io. Ma poi lui ha proseguito alla grande.

Mi sono fatto la fama dell'attaccabrighe, quando ho debuttato nel Mondiale, perché andavo a stuzzicare Biaggi, che all'epoca era un intoccabile. Ma non per me.

E pensare che quando ero un ragazzino di 14 anni, avevo perfino un poster di Biaggi appeso in camera. Era in mezzo a molti altri poster, perché la mia stanza era piena di foto di piloti. Nel 1993 avevo un poster che ritraeva Biaggi su una Honda 250. Era italiano, e io facevo il tifo per gli italiani. Attaccava, e io ho sempre avuto molto rispetto per i piloti che attaccano. Ma ancora non lo conoscevo. Poi ho iniziato ad ascoltare le sue interviste, leggevo quello che diceva attraverso i giornali, e ho cambiato la mia opinione.

Non era mai colpa sua, ma sempre della moto o delle gomme. Secondo me faceva un sacco di affermazioni non vere, e io lo dicevo. Appena arrivato nel Mondiale,

infatti, ho rivelato subito quello che pensavo di lui. In una intervista, ho dichiarato che Biaggi mi era antipatico.

Non ci vedevo nulla di male, allora, ma quel mio atteggiamento è stato poi abilmente sfruttato dalla stampa per creare una rivalità che facesse fare dei bei titoli e quindi vendere i giornali.

Questi sono dualismi costruiti ad hoc, per i quotidiani che devono vendere copie, sempre più copie, ogni giorno.

Infatti, la nostra rivalità è sempre stata alimentata dall'esterno, perché faceva comodo a tutti. All'ambiente, ai tifosi, alla stampa. Faceva aumentare l'interesse, insomma.

Comunque, se io ero stato poco diplomatico nell'esprimere le mie impressioni sul modo di fare di Biaggi, poi c'è stata una vera e propria escalation.

Già nei test invernali del 1999, in Malesia, a Sepang, dove io sono caduto rovinosamente. Con la 250.

La mia moto era semidistrutta, sarei dovuto rientrare a piedi.

Lui è passato, si è fermato a bordo pista.

«Sali, dai!» mi ha invitato facendomi un cenno con la testa.

Io ho accettato il passaggio. Così mi ha riportato lui, al box.

All'epoca ero poco esperto, ed ero anche meno malizioso. Così non ho pensato male. Ho creduto che fosse solo un gesto di altruismo. Ma lui, poi, ha utilizzato questo episodio per farmi fare la figura dell'irriconoscente.

Insomma, come dire: vedete, io sono stato buono con lui, mi sono fermato per portarlo ai box, invece lui mi tratta male...

Da parte mia, comunque, la miccia che ha scatenato tutto è stato un eccesso di sincerità: ho detto semplicemente la verità, quello che avevo per la testa. Ed è stato un errore.

Col tempo ho capito che questo atteggiamento non paga, nel nostro ambiente. Ma io ero, e in realtà sono, fatto così. Tendo a dire quello che penso. Secondo me è un pregio, ma in certi ambienti ho scoperto invece che viene visto come un difetto.

Biaggi, a metà degli anni Novanta, era un idolo; era il personaggio più importante, per la stampa italiana. Posso immaginare, quindi, che non sia stato bello, per uno in quella condizione, sentire un debuttante che fa certi apprezzamenti. Ma avevo 17 anni, all'epoca, e non ci pensavo.

Secondo le cronache "ufficiali", infatti, l'origine del nostro conflitto risale al Gran Premio della Malesia del 1997. Io ero alla mia seconda stagione nel Mondiale. Si correva sulla pista di Shah Alam, alle porte della capitale Kuala Lumpur. Sabato ho conquistato la pole, domenica ho vinto la gara della 125. Biaggi ha vinto la 250: era all'esordio con la Honda, dopo aver conquistato tre titoli con l'Aprilia e dopo un polemico divorzio da Noale, quindi la sua vittoria è stata un vero evento per gli italiani.

Eppure, i giornalisti pensarono bene di occuparsi anche di me.

«Vuoi diventare il Biaggi della 125?» mi chiesero, infatti, facendomi quindi una di

quelle domande che sai già, qualunque risposta darai, che poi si scatenerà un casino.

«Scusate, ma al limite sarà lui che vorrà fare il Rossi della 250!» puntualizzai io, gettando benzina sul fuoco.

Così la stampa, come previsto, montò la polemica e Biaggi si offese.

Dopo quella gara ci siamo trasferiti in Giappone. Alla vigilia delle prove io ero seduto a un tavolo del ristorante del circuito, a Suzuka, insieme ad alcuni giornalisti italiani. Ero tranquillo, leggevo un giornale. E arrivato Biaggi. Appena mi ha visto è venuto verso di me, con uno sguardo un po' intimidatorio:

«Prima di parlare di me devi sciacquarti la bocca!» mi ha detto con un tono autoritario.

Disse proprio così, esattamente quelle parole.

Quindi, per una volta che ero io a starmene buono, in disparte, ci ha pensato lui ad alimentare la tensione.

Non me l'aspettavo, quella reazione, infatti l'ho guardato ma non gli ho detto niente.

Io avevo 18 anni, lui 26. E da lì in poi, tra noi è andata sempre peggio.

All'inizio del 2000, in inverno, ero appena approdato in 500, Biaggi in un'intervista ha dichiarato: «Rossi adesso viene tra i grandi, viene nella 500 e si confronterà con i piloti veri».

Già, perché lui evidentemente dopo essere passato in 500 si era già dimenticato della 250...

Comunque, ha aggiunto: «Adesso dovrà chiudere tutte le sue maschere e metterle nell'armadio, non può più fare il pagliaccio».

Insomma, tra noi era tutto un botta e risposta, a distanza.

E nel 2001, l'aria è diventata davvero pesante.

Anche perché tutti si aspettavano di vedere noi due in lotta per il titolo. Solo noi due.

A Suzuka è avvenuto un episodio molto grave. Biaggi mi ha dato una gomitata in rettilineo, a 220 all'ora, e quello io lo considero un episodio imperdonabile.

Quella è la pista sbagliata, per fare certe cose. È un tracciato in cui si prendono già grossi rischi se si sta attenti, figuriamoci se si comincia a sgomitare a oltre 200 all'ora!

A Suzuka si va forte, sempre. In più, all'epoca, la chicane che si trova prima del rettifilo di arrivo era disegnata ancora in modo tale che si scendeva verso il rettilineo con grande velocità. Non era stata ancora rallentata, insomma.

Io e Biaggi siamo arrivati in quella chicane con lui davanti. Per non farsi superare da me alla staccata della "esse", ha ritardato la frenata così tanto da arrivare lungo; pensava che avrei cercato di passarlo all'interno, quindi ha frenato molto tardi, cercando di chiudere la porta. Invece io, incrociando la traiettoria, sono riuscito ad avvantaggiarmi per l'accelerazione.

La mia tattica consisteva appunto nell'incrociare le traiettorie. Quindi, lui è arrivato un po' lungo e si è trovato in difficoltà in uscita dalla "esse": quando siamo usciti e

abbiamo iniziato a scendere verso il rettilineo di arrivo, lo stavo già superando.

Lui ha sentito il rumore della mia moto provenire dall'esterno, e quando l'ho affiancato mi ha guardato e poi mi ha dato una gomitata. Per spingermi fuori. Ho percorso un lungo tratto del rettilineo sull'erba, a 220 all'ora, ed è stata un'impresa non da poco restare in piedi. Ho perso diverse posizioni, naturalmente, ma ero fuori di me dalla rabbia per quella scorrettezza, commessa ad altissima velocità. Perché si possono fare molte cose aggressive, in gara, ma scorrette mai.

Mi sono ripreso subito, comunque. Dopo la scarica di adrenalina e il sangue che mi è salito al cervello per la rabbia, ho ripassato agevolmente i piloti che mi avevano superato e ho raggiunto di nuovo Biaggi. L'ho sorpassato in un curvone veloce, a destra, e in uscita dalla curva ho tolto la mano sinistra dal manubrio alzando il dito medio...

Era il mio modo per manifestargli il mio pensiero su quell'episodio.

La gara l'ho vinta io, perché poi non ho concesso più niente. Ma la bagarre è continuata quando ci siamo fermati.

«Non ti ho fatto niente!» mi ha detto subito lui, appena l'ho aggredito verbalmente.

«No, certo, mi hai solo buttato verso il muro a oltre 200 all'ora» ho urlato io.

«Ma che dici!» ha cercato di difendersi.

«Guarda, la prossima volta prendi con te una pistola così mi spari e fai prima» ho risposto io, tutto d'un fiato.

Abbiamo continuato il tafferuglio verbale in sala stampa, tra molta tensione, poi ci siamo separati e ognuno è andato per la sua strada.

Oggi, come allora, non ho nulla da rimproverarmi per quel gesto. Per quel dito medio alzato. Non sarà stato un gesto elegante, ma avevo subito una grave scorrettezza che aveva messo in pericolo anche la mia incolumità fisica. Quindi ero molto teso e arrabbiato. Comunque, secondo me quello è stato uno dei momenti più belli della mia carriera.

La stampa italiana, però, ha messo sullo stesso piano il mio "gestaccio" e il suo tentativo di intimidazione. Diversi giornalisti hanno scritto che mi ero comportato come un pazzo e come un maleducato.

Quel moralismo, secondo me, era fuori luogo: i due episodi non erano paragonabili. Un gesto, per quanto volgare, non è accostabile a una scorrettezza.

Eppure, anziché chiedersi se la manovra di Biaggi andasse condannata, in molti si sono soffermati solo sul mio gesto. Qualcuno, poi, appoggiando la scusa trovata da Biaggi, scrisse addirittura che avevo sbagliato io: già, Biaggi aveva messo il gomito per motivi di sicurezza, per evitare che, causa la mia manovra azzardata, i manubri si impigliassero tra loro provocando così una rovinosa caduta. Incredibile!

Poiché a Suzuka eravamo all'inizio della stagione, è facile immaginare che a Barcellona tra noi ci fosse molta tensione.

Ci stuzzicavamo in continuazione, dentro e fuori la pista. A Barcellona siamo arrivati abbastanza vicini, in classifica, ma io ero davanti. Avevo vinto le prime tre gare: in Giappone, Sudafrica, Spagna (a Jerez). Lui aveva vinto in Francia. Al Mugello, poi, io sono caduto sull'acqua, nell'ultimo giro; lui era giunto terzo e mi

aveva avvicinato nella classifica del campionato. Quindi quella di Barcellona era una gara delicata. Non potevo permettermi di sbagliare.

Ho conquistato la pole. Andavo forte, e pensavo che non avrei avuto nessun problema durante la corsa. Invece no. I guai che non c'erano, me li sono andati a cercare io. Partendo malissimo. Alla prima curva sono arrivato in decima posizione, e mi sono ritrovato in mezzo a un gruppo composto da gente nervosa. Gibernau ha fatto un'entrata dura su Criville, che è stato costretto a "raddrizzare" per non cadere. Solo che Alex ha "raddrizzato" anche me che gli ero a fianco; così tutti e due abbiamo fatto la prima curva praticamente sulla riga bianca, cercando più che altro di stare in piedi. All'uscita della curva ero dietro anche alla Sabre!"Ma sarà questo il modo di iniziare una gara?!" ho pensato io, offendendomi da solo. Mi sono lanciato subito all'inseguimento.

Volevo vincere; non potevo accettare di perdere a causa di una partenza così brutta. Staccata dopo staccata, piega dopo piega, li ho passati davvero tutti, fino ad arrivare alle spalle di Biaggi. L'ho superato senza problemi, ma poco dopo ho commesso un errore in una curva: sono andato un po' largo, così ho aperto la porta e lui si è infilato. Dopo due giri, però, ero già lì. E l'ho superato di nuovo. Fortunatamente non ho commesso lo stesso errore una seconda volta: ho guidato bene, l'ho lasciato lì e sono andato a vincere.

La gara era stata bellissima, per me. Pessima, per lui, che aveva preso una gran paga! Per quello, all'arrivo, quando ci siamo ritrovati nella zona del parco chiuso in cui bisognava lasciare le moto, era incazzato nero.

Io invece ero molto contento, così dopo l'arrivo mi sono messo subito a far festa con tutti quelli che avevo vicino. All'epoca i primi tre classificati non venivano immediatamente isolati dopo l'arrivo; ci si riuniva in una saletta, in mezzo a tante persone, molte più di quante ne sono state ammesse in seguito, proprio a causa di questo episodio. Quella volta, al Montmelò, c'erano meccanici, manager, amici, cineoperatori, un sacco di gente. Un gran casino, insomma.

Quando sono entrato io, dopo aver lasciato la moto nella zona del parco chiuso, ho iniziato a far festa con Gibo, che mi aspettava proprio lì. A un certo punto gli addetti della Dorna ci hanno invitato ad andare verso il podio. Per arrivarci bisognava salire i gradini di una scaletta piuttosto stretta. C'era molta confusione, Biaggi voleva passare in fretta, per salire la scala, ma non ci riusciva perché c'era il cameraman della Rai che ostruiva un po' il passaggio. Era già furioso per come era andata la gara, in più quella situazione stava innervosendolo ancora di più. All'improvviso ha dato una spinta al cameraman, ha cercato quindi di passare ma ha trovato Gibo nel mezzo, che ha tardato a spostarsi; Biaggi gli ha dato una gomitata nella schiena. Poi è andato avanti un paio di metri. Di fronte alle proteste di Gibo, Biaggi si è girato e gli ha messo di nuovo le mani addosso.

«Ma che cazzo fai!» gli ho urlato io, mentre lui saliva le scale.

«Vieni su che ce n'è anche per te!» ha risposto, voltandosi verso di me.

«Bene, vengo subito!» ho replicato, raccogliendo immediatamente la sfida.

E quello è diventato il punto di non ritorno.

Ho iniziato a salire i gradini di corsa. Biaggi mi aspettava quasi alla fine della scala. Quando sono arrivato all'ultimo scalino mi è saltato addosso.

Lui aveva gli occhi rossi, era inferocito, non l'avevo mai visto così.

Sono volati schiaffi e pugni. La gente si è agitata. Dopo poco è arrivato Carlo Fiorani (che all'epoca era il mio team manager) e ci ha diviso.

È finita lì, perché poi gli addetti della Doma ci hanno spinto sul podio. Eravamo un po' in ritardo, e quando ci siamo presentati di fronte al pubblico festante eravamo più agitati del solito. Avevamo il fiato lungo, i volti arrossati, ma abbiamo recitato bene. Dopo la cerimonia di premiazione siamo andati in sala stampa.

Ci sforzavamo entrambi di sembrare calmi. Quando ci siamo sistemati dietro i microfoni, avevamo però il viso paonazzo.

«Gara dura, eh?» ha chiesto un giornalista che ci fissava entrambi.

«Eh sì, durissima!» ho detto subito io, ma mentre muovevo la testa in segno d'assenso, nella mia mente pronunciavo invece un'altra frase: "Proprio dura no, è che ci siamo appena messi le mani in faccia!".

In sala stampa ancora nessuno sapeva che io e Biaggi ci eravamo messi le mani addosso. In verità qualcuno lo sapeva, perché dietro il podio c'era gente e avevamo soprattutto fatto un gran casino, ma i giornalisti che ci aspettavano nella sala stampa di Barcellona ancora non avevano ben chiara la situazione.

«Che cos'è?» ha chiesto un altro giornalista a Biaggi, avendo notato che sullo zigomo aveva un piccolo segno.

«Mosquito» ha ribattuto lui, prontamente. Tagliando corto.

La conferenza stampa è scivolata via senza intoppi, nessun altro ha fatto domande sulle nostre facce, noi abbiamo evitato di riaprire il caso. Ma subito dopo la conferenza stampa io e Biaggi, con i nostri rispettivi team manager, siamo stati convocati in direzione gara.

Al mio fianco c'era Fiorani. Lin Jarvis, in rappresentanza del Team Yamaha, ha accompagnato Biaggi.

«Adesso raccontateci cosa è successo» ci è stato immediatamente chiesto dai membri della direzione gara.

Volevano la nostra versione dei fatti. E ognuno ha fatto il proprio racconto. Poi ci hanno spiegato che sarebbero andati a riunirsi, per decidere se applicare delle sanzioni. Ci hanno lasciati lì, in quella stanza, in una situazione un po' surreale. Eravamo in quattro, uno di fronte all'altro, tutti rigorosamente zitti. Non parlava nessuno.

Visto che nessuno parlava, e che quel silenzio era davvero imbarazzante, Fiorani ha cercato di stemperare un po' la tensione rivolgendosi a Biaggi.

«Che ha fatto la Roma?» gli ha chiesto.

«Non lo so!» ha ringhiato Biaggi, senza neanche alzare la testa.

«Ah, bene» ha detto subito Fiorani, ed è calato di nuovo il silenzio.

Per non scoppiare a ridere, ho dovuto mettermi una mano sulla bocca e stringere le mascelle.

Ma come, «che ha fatto la Roma»! Ma come, «non lo so»! Quella era la domenica

in cui la Roma aveva vinto lo scudetto, e Biaggi sul podio era salito con il foulard giallo-rosso annodato al braccio; e lì, in quella stanza, di fianco a Fiorani, l'aveva ancora addosso!

Era chiaro che in quel momento Biaggi non aveva alcuna intenzione di parlare a Fiorani, ma fortunatamente il silenzio è stato interrotto da quelli della direzione gara.

«Non vi facciamo niente, per questa volta; ma non dovete raccontare nulla ai giornalisti. Cercate di minimizzare. Non fate altro casino!» si sono raccomandati.

«Va bene» abbiamo replicato noi.

«Siamo d'accordo, non ne parliamo ai giornalisti» ci siamo ripetuti, prima di uscire.

Ma i giornalisti erano già lì fuori, ad aspettarci. Tutti in gruppo, famelici di notizie, di retroscena, di dichiarazioni forti. Perché intanto si era sparsa la voce, quindi loro lo sapevano cos'era successo, anche se non conoscevano i dettagli. La troupe della Rai, che era stata poi presente alla rissa, non aveva filmato niente ma aveva sentito tutto, e aveva inoltre la registrazione audio sui nastri.

«Ma sì, c'è stato uno scambio di opinioni un po' acceso, ma niente di particolarmente serio» ho spiegato subito io, quando li ho incontrati. Ho fatto insomma quello che mi era stato detto: ho smorzato i toni, ho sdrammatizzato.

Biaggi invece ha raccontato tutto, spiegando che io l'avevo spinto e poi menato.

Quindi, ancora una volta, la figuraccia l'ho fatta io. Sui giornali infatti sono stato disegnato come il solito ragazzino attaccabrighe.

Comunque, la zuffa di Barcellona non è stato l'episodio che mi ha fatto più arrabbiare. Quello che ha causato la rottura definitiva dei nostri rapporti è quanto è avvenuto in Olanda, cioè nella gara seguente.

Ad Assen, la Doma ci ha praticamente imposto una pace forzata per chiudere la faccenda legata alla rissa di Barcellona. E ha voluto organizzare un incontro nel quale io e Biaggi ci saremmo dati la mano davanti a tutti. Cioè, davanti a giornalisti e fotografi.

Nessuno di noi due voleva partecipare a quell'incontro. Sono stati tutti molto insistenti, a tal punto che io mi sono detto: "Se dev'essere una rottura di coglioni così grande, gli do 'sta mano così la gente è contenta e noi continuiamo a detestarci di nascosto".

Ma, quando gli ho dato la mano, io ero abbastanza sincero. Lui davanti ai giornalisti ha fatto il gentile con me, dicendo belle parole, però mi ha dato la mano senza neanche guardarmi in faccia.

"Ma va bene lo stesso" ho pensato.

Il giorno dopo ci siamo incrociati, casualmente, nel corridoio del circuito. Eravamo a piedi. «Ciao!» gli ho detto.

Lui non mi ha salutato.

"A posto così, adesso abbiamo proprio chiuso" mi sono detto.

E ho chiuso davvero.

Non c'eravamo mai presi bene, quindi pensai che si poteva anche andare avanti così. In fondo non c'era nulla per cui scandalizzarsi: non è detto che si debba andare

d'accordo con tutti. Le antipatie ci sono in qualsiasi ambiente, non solo in un circuito.

Certo, in pista abbiamo fatto sempre poco per arrivare a una conciliazione. E anche fuori. Comunque, dopo le mie sparate iniziali, al debutto nel Mondiale, ne ha fatte più lui a me che io a lui. E non parlo solo delle corse.

In pista, comunque, ci facevamo un sacco di dispetti. E l'apice l'abbiamo raggiunto proprio nel 2000 e nel 2001. Sì, ci sono stati alcuni episodi anche dopo, ma mai come in quel biennio in cui abbiamo corso nella 500.

A volte erano cose piccole, altre grosse. Molto spesso erano azioni che miravano a intimidire e a innervosire l'altro.

Lui ha sempre avuto la mania di arrivarti vicino all'improvviso, a forte velocità, quando meno te lo aspetti: tu stai andando piano, perché magari stai per rientrare ai box, lui ti arriva vicinissimo, ad alta velocità, e ti sfiora facendoti il pelo. Lo ha sempre fatto. Con tutti, non solo con me. Ed è la cosa più odiosa. Si diverte a sfrecciarti accanto, mentre si rientra ai box dopo la fine del turno di prova.

A Donington, nel 2002, me lo ha fatto anche nel giro d'onore, dopo la gara, mentre festeggiavo e mi ero messo seduto di traverso sulla moto.

Perché a lui piacciono un sacco quelle cazzate lì. Secondo lui sono una forma di intimidazione, e comunque non è mica il solo pilota a pensare che giochetti del genere siano utili.

Il problema è che a me queste cose non fanno né caldo né freddo. Possono dar fastidio a certi piloti, ma a me no. E proprio a Suzuka, nel 2001, gli ho fatto capire che nessuno può intimidirmi.

A volte gliel'ho dimostrato anche nelle prove. Perché spesso l'ho ignorato, ma in altre occasioni ho accettato la sfida. E una volta, nella stagione 2000, mi sono anche divertito.

Eravamo in Giappone, a Motegi. Dopo le prove lui mi ha fatto proprio quello scherzo lì: mi ha sfiorato all'improvviso. Allora io ho riaperto il gas e gli sono corso dietro.

Dopo poco l'ho visto fermo lungo la pista, perché voleva provare la partenza. Ho rallentato, gli sono arrivato dietro senza fare rumore, in folle, e l'ho colpito: con la mia gomma anteriore sono andato contro la sua posteriore. Un colpo secco e improvviso. Si è voltato di scatto e mi ha visto: io ero immobile, che lo salutavo con il palmo della mano aperta, muovendo l'avambraccio a destra e a sinistra: "Ciao ciao!" gli ho fatto.

Lui è ripartito, io gli sono corso dietro di nuovo. L'ho ritrovato fermo sul rettilineo prima del tunnel: voleva provare di nuovo la partenza, senza nessuno che lo disturbasse.

Mi sono fermato subito: e via, un altro colpo alla sua ruota posteriore con la mia anteriore. Proprio come prima.

Lui si è voltato, sempre di scatto, e io mi sono rimesso a salutarlo con la mano: "Ciao ciao!". Esattamente come prima.

Lui non ha replicato, siamo tornati ai box. Ed è finita lì.

Io non mi metto mai, volontariamente, in situazioni come questa. Ma reagisco,

quando vedo uno che ha voglia di scherzare... Mi adeguo in fretta, perché ci vuole poco per coinvolgermi. In pista non mi tiro mai indietro, se vengo attaccato. Così, visto che a Biaggi piaceva fare questi giochetti, io rispondevo subito.

Anche perché non si limitava soltanto alla pista. Eh no, a lui piaceva fare queste cose anche nel paddock. Con lo scooter.

Una volta, a Jerez, sempre nel 2000, io ero in scooter con Alby, il mio amico Alberto Tebaldi. Portavamo nel box le carene che erano state colorate a casa, perché quell'anno le carene le verniciavano Aldo Drudi e Roby; io le portavo in circuito col motorhome e le davo a Jeremy, che faceva montare tutto dai meccanici.

Eravamo in una situazione già un po' precaria perché in due sullo scooter: in più io, davanti, tenevo il serbatoio e le carene, completamente avvolte dalla plastica di protezione, mentre Alby, dietro, stringeva tra le mani il cupolino e altri accessori.

Biaggi ci ha puntato, ha dato tutto gas e ci ha fatto il pelo. È passato vicinissimo, abbiamo traballato per parecchi metri, però non siamo caduti e siamo riusciti a non rovinare il materiale che avevamo con noi. Abbiamo schivato il disastro, insomma.

Le stagioni 2000 e 2001 le abbiamo passate praticamente in questo modo.

Ci sono molti piloti che fanno questi giochetti. I primi li ho imparati da Jorge Martinez.

Con lui è nata una grande rivalità, ai tempi della 125. E già dai miei esordi internazionali, cioè ai tempi dell'Europeo.

Grande staccatore, Martinez. E anche molto furbo. Usava un sacco di malizie. All'inizio non ci sopportavamo molto, abbiamo trovato il modo di apprezzarci solo dopo, quando lui ha concluso la carriera. Martinez ha molti anni più di me; all'inizio io ero veramente un ragazzino inesperto e lui un veterano. Tra le cose che più detestavo, nel repertorio dei suoi trucchetti, c'era l'abitudine di mettersi in mezzo alla mia traiettoria nel giro veloce; e comunque, mi ostacolava appena poteva, mi faceva un sacco di dispetti.

Nel 1995, agli Open Ducados, eravamo a Cartagena e venivamo da Jerez, dove avevamo corso una gara molto combattuta: io sono andato in testa, ho preso del vantaggio, poi ho finito la gomma e lui mi ha ripreso; quindi ha vinto lui. A Cartagena eravamo affiancati, sulla griglia. Lui è venuto da me e mi ha detto: «In bocca al lupo, ma mi raccomando, vai piano, cerca di non cadere...».

Gli avrei tirato il cavalletto della moto nella schiena!

«Adesso ti faccio vedere io» ho detto sottovoce.

Siamo partiti male, tutti e due. Eravamo indietro, ma abbiamo iniziato a recuperare. Io ho passato tutti e dopo tre giri ero in testa. Ma poco dopo sono caduto... E Martinez ha vinto.

Per la gara seguente, l'appuntamento era a Misano. E questa volta sono stato io a fare quello che aveva fatto lui a me a Cartagena.

«Oh, mi raccomando, in bocca al lupo, però calma, eh...» gli ho detto sulla griglia di partenza, dopo essere andato da lui picchiandogli la mano sulla spalla.

Lui mi ha guardato malissimo, proprio come avevo fatto io a Cartagena. Solo che a Misano andavo più forte, e infatti ho vinto.

7

Nel Mondiale del 1996 avevo capito molte cose. Una, in particolare: avevo il potenziale per vincerlo, quel titolo. E volevo riuscirci. Anche perché la 125 mi è sempre piaciuta moltissimo, quindi volevo completare un percorso iniziato nella Sport Production.

Dopo la stagione 1996, Carlo Pernat ha deciso di scommettere di nuovo su di me. Ha fatto quindi in modo che la mia condizione tecnica migliorasse: sono rimasto nel Team AGV, con Sacchi e Noccioli, ma Pernat mi ha fatto avere l'Aprilia ufficiale.

Sentivo che il 1997 sarebbe stato il mio anno. Ecco perché non ne ho voluto sapere di passare subito nella quarto di litro. Eh sì, perché l'Aprilia mi ha proposto la 250.

«Sei alto, pesi abbastanza, sei più adatto alla 250; perché non lasci subito la 125?» mi ha proposto Pernat.

Graziano la pensava come lui, io invece no. E ho spiegato subito quale fosse la mia idea per l'immediato futuro.

«Sono arrivato al punto di poterlo vincere, questo Mondiale, e voi mi volete fare andare via proprio sul più bello?» dissi, in tono provocatorio.

«Hai ragione, però se ti fai un anno di esperienza con la 250, poi potresti avere la moto ufficiale nel '98, e a quel punto avresti la possibilità di vincere il Mondiale» mi ha risposto Pernat, spiegandomi quali fossero i piani Aprilia.

«Sì, ma perché? Io prima voglio vincere la 125!» ho replicato.

«Non vado in 250, se non ho prima vinto il titolo della 125» ho aggiunto. E non ho lasciato spazio a ulteriori discussioni.

Su questo punto non transigevo allora, e non transigerei adesso. Secondo me un pilota deve fare un passo alla volta: se ci sono le possibilità di vincere un titolo bisogna provarci, prima di passare alla categoria superiore. Io, almeno, ho sempre voluto fare così.

Allo stesso modo, infatti, non sono stato accomodante anni dopo, nel momento in cui la Honda mi ha proposto la 500 quando non avevo ancora vinto il Mondiale 250.

Alla fine, sono rimasto in 125 in vista della stagione 1997. E ho fatto bene.

Quel Mondiale del 1997 l'ho dominato, cogliendo undici successi. Ho vinto sull'asciutto, sul bagnato, su piste di ogni tipo.

Una delle più belle gare che ho corso in quel campionato, ma probabilmente anche nella mia intera esperienza nella 125, è stato il GP Olanda ad Assen.

Visto che prima della gara c'era una temperatura piuttosto bassa, ero partito col copridisco in carbonio. Poi la temperatura è cambiata, si è alzata, e il calore faceva "gonfiare" il freno. La leva arrivava a toccare la manopola.

All'epoca non avevamo il registro del freno direttamente sulla manopola: era posizionato nella zona del cruscotto. Non volendo mollare il gas, per non distanziarmi troppo dagli avversari, cercavo di azionare il registro con la mano sinistra. Per tre o quattro giri non ho risolto nulla; durante un tentativo, poi, si è anche

agganciato il guanto nel cruscotto e nella curva successiva ho rischiato di perdere il controllo della moto. Allora mi sono stancato: ho mollato il gas, rallentando di colpo, ho tolto la mano dal comando del gas e ho registrato la leva del freno.

Ho perso moltissimo, logicamente, perché mi sono quasi fermato, ma quando ho ripreso mi sono scatenato: a metà dell'ultimo giro ho agguantato il gruppo, inserendomi in quarta posizione, ma ho continuato a spingere. E alla fine ho vinto!

Mi veniva tutto facile, nel 1997.

Avevo imparato la lezione: durante la gara gestivo bene la moto, ma soprattutto me stesso.

In quell'anno, in Italia, è scoppiata una vera mania per me. Infatti, un po' per le mie vittorie, un po' per il modo con cui le festeggiavo, sono diventato... Valentino Rossi.

Le gag mi hanno fatto apprezzare dal pubblico di tutto il mondo, e mi hanno permesso di presentarmi con un volto nuovo in un ambiente che si è sempre preso troppo sul serio.

Sono tutte preparate, così da poter essere eseguite "sul posto" in modo veloce e senza errori. Molte le ideo io, altre i miei amici. Quando programmiamo le scenette, pensiamo a tutto: io dico, se vinco ci vediamo lì e facciamo quello che abbiamo deciso. Se arrivo secondo non si fa niente.

Le cose sono cambiate, però, col passare degli anni. All'inizio le gag nascevano al Bar dello sport di Tavullia, che era del mio amico Pedro, che adesso ha un ristorante, sempre in paese.

Eravamo dei ragazzini, all'epoca, e il bar del paese era un po' la nostra seconda casa. Ci trovavamo lì. E lì nascevano le scenette. La sera, quando il bar si svuotava, restavamo per ore a parlare di tutto e di niente, ma certe sere nascevano queste idee, come quella della bambola gonfiabile, ad esempio.

Ma col passare degli anni l'ideazione e la realizzazione delle gag è stata sempre una cosa tra me e Flavio Fratesi, collaboratore fidato ed efficiente quando si tratta di mettere in atto le gag e di preparare le magliette celebrative: le idee a volte le hanno altri, non necessariamente noi due, ma alla fine siamo noi che le realizziamo.

Nei miei primi armi di Mondiale ne facevo spesso, di siparietti, poi ho diminuito il ritmo. Un po' perché con gli anni si cambia, e poi perché andando avanti non è così facile trovare sempre spunti brillanti, che facciano ridere.

Perché è questo il loro scopo: far ridere la gente.

Per arrivarci serve innanzitutto l'idea, ma quella giusta non la compri, ti deve venire. E non arriva a ogni gara.

Per questi motivi, dopo un po' ho deciso che avremmo fatto solo cose che avessero una certa importanza simbolica. E, soprattutto, dopo il Gran Premio d'Italia del 1998, ho deciso che queste gag le avrei fatte solo in caso di vittoria.

Al Mugello, quell'anno, io correvo in 250 e la gara l'ha vinta Marcellino Lucchi. Avevo deciso che sul podio ci sarei andato svestito, cioè in versione spiaggia: costume, occhiali da sole, asciugamano al collo. E ho commesso l'errore di farlo pur non avendo vinto.

Sul momento non gli ho dato peso, perché ero molto contento dell'esito di quella gara: aveva vinto Lucchi, a 43 anni, l'evento quindi era particolare, mentre io avevo battuto Capirossi e Harada, i miei veri rivali. Così ho pensato che qualcosa da festeggiare ci fosse lo stesso, e alla fine la mia scenetta l'ho fatta. E sono andato sul podio in versione "spiaggia".

Il giorno dopo sui giornali ho letto il disappunto più totale. Hanno scritto che mi ero comportato da egocentrico ed egoista perché avevo voluto togliere visibilità a Lucchi; gli avevo impedito di godersi quel momento bellissimo, perché volevo essere comunque io al centro dell'attenzione. Ingenuamente, io volevo solo fare un po' di festa.

"Basta, queste cose hanno ragione di esistere solo se si vince" mi sono detto, perché l'episodio e i commenti maligni che sono seguiti mi hanno dato molto fastidio.

Prima dell'inizio del Mondiale 2004 avevo pensato all'eventualità di organizzare qualche cosa di celebrativo, nel caso in cui fossi riuscito a vincere subito. Cioè, alla prima gara. Poi ho deciso che non avrei preparato niente.

Quindi, a Welkom non avevo programmato di scendere dalla moto, appoggiarla a un muretto, sedermi sull'erba accanto a lei, poi alzarmi e baciarla sul cupolino. Un'immagine che ha fatto il giro del mondo.

In realtà quella scena non si può considerare una vera e propria gag. È stato un momento intenso, ma personale.

Quello che ho fatto dopo l'arrivo del Gran Premio del Sudafrica mi è venuto spontaneamente: c'era stato un tale accumulo di tensione per quella gara che, quando è finita, mi sono sentito come se avessi buttato fuori tutte le mie emozioni e i miei pensieri.

È stato l'istinto a indurmi a fermarmi lungo la pista e a baciare poi la mia moto: quella è stata una scena straordinaria, che ha identificato un momento straordinario.

Le gag sono tutta un'altra cosa. Vengono pensate e preparate nei minimi dettagli, non c'è mai improvvisazione. Si arriva in circuito già sapendo che cosa si farà domenica dopo la gara. Quindi a Welkom non è andata come a Sepang, oppure come a Phillip Island.

Due luoghi, due eventi, per i quali erano state programmate una scena precisa e una forma di festeggiamento particolare. La Rapida, in Malesia, per ironizzare su un episodio... poco pulito; la maglietta "che spettacolo", in Australia, per celebrare un'impresa... spettacolare.

Perché poi queste magliette sono difficili da fare. Non possono essere banali; non le voglio così, ma non è neanche facile trovare sempre uno spunto originale.

La maglia "che spettacolo", a dire il vero, non è stata una vera e propria idea. Si è trattato di un sogno che ho fatto verso la fine dell'estate del 2004, quando ero in condizioni di pensare che il titolo avrei potuto vincerlo davvero.

Una notte, a casa mia, mi è apparso in sogno il podio del GP Australia: io festeggiavo con una maglia sulla quale c'era scritto "che spettacolo".

È stata una cosa che mi ha colpito molto, questa, perché io di solito non sogno mai

di me stesso in moto.

Non ne ho parlato a nessuno, di questo. Però dopo la gara della Malesia, ero con Gibo e Uccio, ho detto: «Ho pensato alla maglietta per il Mondiale». E c'è stato un attimo di silenzio.

Quando si arriva al punto in cui possiamo parlare del titolo, vuol dire che la situazione è già molto chiara e positiva. Avevo vinto a Sepang, stavamo trasferendoci in Australia con grande entusiasmo. E lì, infatti, ho poi vinto il titolo.

Flavio era ripartito subito per l'Italia. Al suo arrivo avrebbe dovuto realizzarla immediatamente: avrebbe avuto solo un paio di giorni a disposizione, poi sarebbe dovuto ripartire subito per Melbourne. Un viaggio devastante, ma ne valeva la pena. E comunque, i ragazzi del Fan Club sono capaci di sopportare di tutto, quando bisogna organizzare gli eventi importanti.

Di fatto il Fan Club è nato in occasione della prima gara del campionato italiano 125, nel 1995, a Misano. Quella è stata la prima gara in cui un gruppo di gente si è spostato in circuito per venirmi a vedere gareggiare. Ed erano arrivati da Tavullia.

Certo, quel gruppo non è che abbia affrontato una grande trasferta, visto che Misano è a una decina di minuti di auto da Tavullia, ma per me era stato comunque un evento. La gara, poi, è una di quelle che non dimenticherò.

Avendo sbagliato la partenza, mi sono ritrovato ultimo, dopo il via: ho fatto una grande rimonta, raggiungendo Cecchinello che era in testa. Subito dopo lui è caduto, e io ho vinto. Una bella vittoria, accolta con grande entusiasmo da chi era venuto a vedermi da Tavullia. E da lì si è formato il gruppo dei miei primi sostenitori.

Quindi, a Sepang, dopo la gara, io ho iniziato a spiegare a Uccio e Gibo come doveva essere la maglietta che avrei ricevuto a Phillip Island.

«Voglio una maglietta bianca, con solo la scritta "che spettacolo". Niente altro, non voglio che ci sia scritto campione del mondo, oppure dei marchi, o frasi e disegni vari. Solo quella scritta lì.»

Loro mi hanno guardato con un po' di stupore, in silenzio.

«Perché non te l'aspetti che uno esca con una maglietta così» ho poi aggiunto io, completando la spiegazione.

Infatti erano rimasti sorpresi anche loro. Anzi, c'erano rimasti un po' male. Poi però ci hanno pensato, e mi hanno detto: «E bellissima!».

Non avrei voluto mettere neanche il numero 46, proprio perché la volevo tutta bianca, ma alla fine è stato messo.

In fondo quello è il mio numero, non potevo non portarlo con me anche su quella stoffa diventata poi preziosissima.

La gag de La Rapida è stata invece pensata quando erano passate poche ore dalla fine della gara del Qatar.

Ero ancora in hotel, la sera, con Uccio. Guardavamo in tv i programmi italiani via satellite, in attesa di andare in aeroporto dove avremmo preso un volo per l'Italia.

Non avevo previsto, quando sono partito per Doha, di rientrare in patria così presto. Ma ero talmente deluso e arrabbiato, per quella storia del reclamo inoltrato

dalla Honda (perché Jeremy aveva pulito dalla polvere la mia zona di partenza), che sentivo il bisogno di rigenerarmi.

Anche perché avevo davanti, una successiva all'altra, due gare molto importanti: i Gran Premi di Malesia e Australia.

Quindi avevo deciso di tornare a casa, in Italia.

Lì in hotel, mentre guardavo la televisione per far passare il tempo, l'aereo sarebbe infatti partito in piena notte, mi è venuta l'idea de La Rapida.

«Se vinco a Sepang, la prossima settimana, dopo mi metto a pulire la pista» ho deciso.

Al rientro in Italia, dove mi sono anche sottoposto alle cure per la ferita alla mano che mi ero procurato cadendo in gara, ho chiamato Drudi.

«Ci dobbiamo vedere» ho detto.

«Anch'io ho un'idea, mettiamola a confronto con la tua» mi ha risposto lui.

Così siamo andati a cena, a mangiare il pesce in un ristorante sulla costa romagnola.

Eravamo praticamente sulla stessa linea, avevamo avuto più o meno la stessa idea. Ed è così che è nata La Rapida.

Come sempre ho subito convocato Flavio Fratesi, che è l'addetto alla realizzazione delle scenette. Le gag le proviamo riunendoci in una stanza. Non c'è mai nessuno, oltre a noi. Ed è lo stesso quando dobbiamo verificare una nuova maglietta.

Flavio è sempre l'unico che può vedere la maglietta, oltre a me; perché è lui che la fabbrica. Magari l'ha disegnata Aldo, però a produrla è Flavio. È accaduto anche per La Rapida: Aldo l'ha disegnata, Flavio l'ha realizzata. In due soli esemplari: uno per me, l'altro per Jeremy.

Ma non l'ha fatta vedere a nessuno, neanche ad Aldo. Eh sì, perché va rispettata la cabala: altrimenti porta sfiga e la cosa non riesce più.

Nel mio personale podio delle nostre scenette più belle c'è senza dubbio il Pollo Osvaldo. In testa c'è il bagno di Jerez, ma a fianco piazzo il Pollo Osvaldo e i vigili di Tavullia che mi hanno fermato al Mugello.

Certo, ho grande affetto anche per la prima, vera, geniale trovata: la bambola gonfiabile.

L'idea della bambola è nata nel Bar dello sport di Tavullia. Per festeggiare la mia eventuale vittoria nel Gran Premio di Imola 125 del 1996. Perché a Imola avrei potuto farcela, a vincere. Invece non ho vinto, così si è deciso di lasciarla nascosta. In quell'anno, nel 1996, cioè nella stagione del mio debutto nel Mondiale, io e i miei amici guardavamo tutto quello che succedeva intorno a noi; studiavamo gli altri piloti, il loro modo di correre e di presentarsi alla gente. E proprio partendo da queste valutazioni,arrivammo alla conclusione che in giro c'era molta noia, uniformità, piattezza.

«Che palle, i piloti che vincono e portano in giro solo la bandiera del proprio Paese» commentavamo.

«Perché non facciamo noi qualcosa che ancora nelle moto non si è visto?» ha

proposto a un certo punto uno di noi. Abbiamo iniziato a pensare a cose strane. Pensa e ripensa, ci è venuta l'idea giusta.

«Si porta una bambola gonfiabile!» e c'è stata un'esplosione di entusiasmo, accompagnata dall'approvazione generale.

È scattata la macchina organizzativa. Siamo partiti, in delegazione, verso il Sexy Shop di Misano. Timidamente, siamo entrati; eravamo più o meno maggiorenni, io avevo 17 anni. Avevamo, quindi, anche un po' d'imbarazzo.

«Scusi, vorremmo una bambola gonfiabile» ha detto il più spavaldo.

«Dobbiamo fare uno scherzo...» ho aggiunto io, per mettere subito le mani avanti.

Il gestore ci ha guardato con aria di compatimento.

«Sì, certo, uno scherzo, dicono tutti così... va bene ragazzi, bravi, fate lo scherzo...» ci ha detto, dimostrando che non credeva a una sola parola.

«No, guardi, facciamo lo scherzo per davvero...» abbiamo replicato, quasi in coro.

«Certo, uno scherzo, ma io vi capisco: eccola, la vostra bella bambola!» ci ha liquidato lui.

La bambola l'abbiamo portata al Mugello, nel 1997, e ha suscitato un grande scalpore. Anche perché i giornalisti scrissero che avevo pensato lo scherzo come risposta a Biaggi, che in quel periodo si era fatto vedere con Naomi Campbell.

A ingannare tutti è stato il nome, sbagliato, scelto per la bambola: Claudia Schiffer, da pronunciare "Skiffer", in modo che in italiano avesse assonanza con schifo.

Questa volta è stato fatto un errore, perché la battuta è stata male interpretata. Bisogna anche dire che i fatti hanno giocato contro di noi. È stato facile, per tutti, collegarsi a un episodio precedente, in cui Biaggi aveva annunciato, prima della gara del Mugello: «Tra i miei ospiti ci sarà anche Naomi».

Allora io, per tutta risposta, ai giornalisti avevo detto: «Ehm, ragazzi, sapete com'è, al Mugello verrà a vedermi Claudia Schiffer».

Poiché quelli del Fan Club sulla bambola avevano scritto Schiffer - ma come schifo - tutti poi hanno pensato che quella fosse la mia replica a Biaggi.

Invece non è vero. Era una scenetta pronta addirittura dall'anno prima, per Imola '96. Ma a Imola, in gara, ho rotto la candela e non ho vinto, così la gag è saltata. Allora è stata rimandata al GP Italia del 1997.

Comunque, questo episodio non contribuì a creare un rapporto sereno e amichevole con Biaggi.

Il bagno di Jerez è stato, secondo me, la più bella trovata mai realizzata. La metto in cima al podio. Perché è anche l'unica che non abbiamo pensato e organizzato prima. Tutto è successo sul posto, durante il Gran Premio di Spagna 250 del 1999.

Entrare nel bagno a bordo pista è stata un'idea mia. E mi è venuta giocando a calcio. Sì, a calcio. All'epoca avevo l'abitudine di fare un giro di pista, in bici o con i pattini, il giovedì prima della gara. Quella volta, insieme a Michele, Uccio e Albi, abbiamo deciso di andare in giro per la pista giocando a calcio.

Tira, passa, crossa, lancia, e siamo arrivati all'ingresso della zona in cui il circuito si snoda dentro una sorta di grande stadio naturale; e ho notato che dentro la pista

avevano messo una cabina, un bagno chimico.

Mi aveva colpito perché mi sembrava che stonasse con l'insieme: vedevo la collina, dove sapevo si sarebbe riunito il pubblico "della curva", e il bagno nella parte bassa non stava bene per niente.

Però mi sono anche immaginato la folla, sui tre lati di questa tribuna naturale creata dalle colline; ho pensato a tutta la gente che urla e mi sono detto: "Se domenica vinco, mi fermo qui e vado dentro quel bagno".

Non l'ho detto a nessuno, ho pensato solo a preparare la gara.

Domenica ho vinto. Sono arrivato lì, nel punto in cui era sistemato il bagno, mi sono fermato e ho appoggiato la moto. Le gente urlava, urlava fortissimo, pensava che stessi per andare vicino alle reti a festeggiare, come fanno i calciatori quando raggiungono la curva. Ma ho cambiato traiettoria, sono andato verso il bagno, e la gente continuava a urlare, perché non aveva ancora capito.

Sono entrato nel bagno e all'improvviso non si è sentito più niente. La folla, incredula, per un attimo ha smesso di urlare. È stato un momento impagabile. Sarà durato un paio di secondi, ma è stato incredibile, quel silenzio. Poi sono uscito, e la folla ha ripreso a urlare.

È stato bellissimo, indimenticabile. È stata l'idea più folle che abbiamo mai avuto. Tanta gente che non aveva mai guardato una gara di moto con particolare passione, ha parlato solo di quella scena lì, e se ne parla ancora adesso che sono passati degli anni.

Perché è questo il senso che abbiamo sempre voluto dare alle gag: far ridere la gente, farla divertire. Per questo ho sempre voluto cose semplici, facili da capire, di grande immediatezza: perché la scenetta deve durare poco e far ridere subito.

E dev'essere legata a un episodio che ha fatto discutere. Nel 2004, ad esempio, mi sono presentato al Mugello col casco disegnato come una medaglia di legno. Non è venuta esattamente come pensavo io, ma è stata bella lo stesso. Venivo da due gare nelle quali ero stato quarto, una cosa insolita per me. Infatti tutti hanno iniziato a dire che ero già in crisi, che stavano emergendo i problemi che tutti avevano predetto quando ho lasciato la Honda per la Yamaha.

Nulla di nuovo, per l'ambiente: le solite chiacchiere, i soliti giudizi affrettati, le solite cose inutili. Proprio per questo decisi di fare un casco color legno: Perché mi ha sempre colpito quel detto secondo cui alle Olimpiadi chi arriva quarto riceve la medaglia di legno.

Così come nel 2003 scelsi la scena del recluso che scappa spezzando la catena ai piedi: ero un condannato a vincere, bastava che chiudessi una gara in seconda posizione, perdendo magari solo in volata, e mi davano già del pilota finito!

Quella del Pollo Osvaldo, però, è stata la sceneggiata che è durata di più.

È nata da una partita di calcio. Quindi, non per le moto. Per l'annuale sfida di pallone "scapoli contro ammogliati" di Tavullia. Facevamo quella partita ogni anno, col Fan Club. La tribù, che si può considerare la squadra degli scapoli in quanto eravamo i ragazzini, contro i più grandi, cioè gli ammogliati. Giovani contro "vecchi".

Vale a dire, le compagnie di Tavullia. Noi in quel periodo eravamo la compagnia dei ragazzini e facevamo sempre un gran casino.

La sfida era diventata importante, molto sentita. Avevamo persino l'allenatore.

Un giorno Flavio Fratesi ci ha detto: «Ragazzi, quest'anno c'è anche lo sponsor! Ma impone una divisa scelta da lui».

«Va bene, di fronte allo sponsor...» abbiamo commentato noi.

Arrivati alla partita, Fratesi ha estratto le maglie con lo sponsor: "Polleria Osvaldo".

Già, perché in quel modo voleva dirci che noi eravamo dei polli!

«Non la vogliamo» abbiamo detto subito, offesi.

Alcuni si sono ribellati di fronte all'imposizione, e per protesta hanno giocato con la maglia al contrario.

Io in quell'anno avevo debuttato in 250, era il 1998, ed era stata una stagione dura. In effetti, ero stato spesso un"pollo". Ero veloce, ma Capirossi e Harada mi fregavano regolarmente nel finale. Soprattutto Harada. Ecco poi perché Fratesi pensò che quella maglietta sarebbe stata utile anche per una gara di moto.

Infatti arrivammo a Imola, in settembre. Io avevo voluto la mia Aprilia con i colori italiani, mi ero anche fatto dipingere i capelli con il tricolore. Mi sono presentato rigenerato, molto concentrato e sereno, dopo la pausa estiva. E ho vinto.

Quando mi sono fermato sotto la tributa del Fan Club, prima della variante bassa, è arrivato Flavio.

«Prendi questa, è la maglietta della partita» mi ha detto gettandomela addosso.

«Ma che cazzo ci faccio, io, con la maglietta della partita?»

«Non lo so, ma tu tienila che va bene: vai, vai...» ha esclamato.

Sono ripartito infilando la maglietta nella tuta. Mentre stavo finendo il giro d'onore mi chiedevo: "Ma cosa ci faccio io sul podio con la maglietta della Polleria Osvaldo? Mi serve un'idea, e anche in fretta!".

Quando ho visto arrivare i giornalisti, i microfoni delle televisioni, non sapevo ancora cosa dire. Ma all'improvviso, quando ho iniziato a parlare, mi è venuta l'idea:

«Adesso è giunto il momento di ringraziare il mio sponsor, Osvaldo, perché lui mi è stato vicino sin dagli inizi della mia carriera, sin dalle minimoto; ha sempre creduto in me, non mi ha mai fatto mancare il suo supporto anche in questa stagione in cui ho vinto poco, e da qui vedi gli amici veri. Allora io in questo momento felice voglio ringraziarlo pubblicamente!».

«Ma chi è questo Osvaldo?» hanno iniziato a chiedere tutti quanti. Alcuni erano molto perplessi; altri ci hanno creduto e mi hanno fatto persino i complimenti.

«Bravo Valentino, ti ricordi degli amici, sei riconoscente...» ha detto chi non si è fatto troppe domande sulla possibilità che esistesse davvero uno sponsor del genere.

Tra l'altro avevamo fatto anche lo slogan, sulla maglietta. Da una parte c'era scritto "Pollo Osvaldo", dall'altra "Tutti i polli conoscono Osvaldo".

Ma per noi era finita lì. Ancora non sapevamo in quali casini stavamo per andarci a infilare. Infatti nei giorni successivi, cioè prima di partire per la gara di Barcellona, ci ha chiamato un ragazzo che costruiva le mascotte per le squadre di basket. Ha

chiamato il Fan Club.

«Ho sentito che Valentino ha come sponsor una polleria; be', io avevo fatto una mascotte a forma di pollo, per una squadra di basket, ma non è mai stata usata: può interessare?»

«Cosa aspetti? Portala subito!» gli è stato ordinato.

E lui l'ha portata.

Era così bello, quel pollo gigante, che abbiamo deciso che sarebbe venuto con noi a Barcellona. E l'abbiamo poi usato nel giro d'onore, dopo la mia vittoria, obbligando un nostro amico a infilarsi dentro la struttura per animarlo. Solo che a quel punto la storia del pollo è diventata più grande di noi.

Pochi giornalisti avevano creduto alla storia del Pollo Osvaldo. Anzi, quasi nessuno, per la verità. Ma poiché c'è sempre l'eccezione, uno c'era cascato in pieno: un giornalista Rai.

«Dai, Valentino, facciamo un servizio su Osvaldo, che è un personaggio positivo» ci ha chiesto, un giorno, il giornalista della Rai. E noi ci siamo ritrovati in una situazione di grande difficoltà.

"Che facciamo? Non possiamo certo rivelare che è tutto inventato, dopo quello che ho dichiarato io sul podio, parlando di riconoscenza..." mi dicevo. Anche perché, in fondo, era divertente constatare che qualcuno l'aveva bevuta.

Allora abbiamo provato a scoraggiare il giornalista.

«Guarda che Osvaldo è un burbero, è timido, non vuole parlare con i giornalisti; non ce la fa proprio, non ci combini niente di buono. Lascia perdere, che è meglio.»

Niente, lui continuava a insistere.

«Facciamo venire questo giornalista, e ci inventiamo Osvaldo» abbiamo quindi deciso, a un certo punto, per risolvere il problema.

Ed è partita, ancora una volta, la nostra poderosa macchina organizzativa.

Abbiamo subito cercato chi avrebbe potuto interpretare Osvaldo. Abbiamo pensato a un nostro amico di Rimini, Stefano Bordoni, che lavorava al casello dell'autostrada. Lui era un po' grosso, aveva anche la barba, quindi ci sembrava il tipo adatto.

Poi, trovato Osvaldo, bisognava costruire la polleria. Uno del Fan Club, Palazzi, si è ricordato che il suo babbo aveva una casa in campagna dismessa; siamo andati là, l'abbiamo un po' ripulita e in seguito riempita di polli. Poi abbiamo costruito l'insegna, disegnando lo stesso marchio delle magliette e riproponendo lo slogan.

Infine, immaginando un mezzo di trasporto degno di Osvaldo, abbiamo allestito un'Apecar-polleria mobile.

A quel punto eravamo pronti: avevamo la nostra Polleria Osvaldo.

«Se proprio vuoi venire, cerchiamo di fare qualcosa per te» abbiamo detto al giornalista Rai. Appena è arrivato, abbiamo iniziato la recita.

«Sai, Osvaldo proprio non ne vuole sapere, non vuol fare niente.» E mentre dicevamo queste cose, si è vista arrivare da lontano l'Apecar-polleria.

«Eccolo, è lui, è Osvaldo!» abbiamo gridato.

L'operatore ha acceso subito la telecamera, cercando di rubare qualche immagine.

«Dai, inseguiamolo!» ha detto uno della troupe.

«No, guarda, non ci fare litigare, lascialo stare» lo abbiamo pregato.

«Ma no, corriamogli dietro, andiamo!» hanno insistito.

«Va bene, ma se poi litighiamo è colpa tua» abbiamo chiarito, con tono serio.

«Ma va, andiamo!»

«E va bene...»

Quando siamo arrivati, Osvaldo ha recitato bene.

«Chi è, chi siete, andate via, ma chi vi ha portato qui!» ha cominciato a urlare.

«No, dai, Osvaldo» abbiamo fatto finta di supplicarlo.

«Via, andate via!» ha risposto.

«Va be', adesso ci vado a parlare io» ho detto ai presenti, partendo in direzione di Osvaldo.

Siamo stati lì qualche minuto, facendo finta di discutere, e dopo la finta discussione sono tornato verso la troupe della Rai con aria soddisfatta.

«Ha detto che la fa!» ho urlato, e la notizia è stata accolta con grande sollievo. Osvaldo accettava di rispondere a qualche domanda.

L'intervista sarà durata un quarto d'ora. E il finto Osvaldo ha anche detto cose intelligenti.

Il servizio su Osvaldo è andato in onda, regolarmente, sulla Tv di Stato.

Naturalmente nessuno di noi ha mai avuto il coraggio di raccontare alla Rai questa storia.

Anche perché, in fondo, era stata proprio una bella intervista.

La gag dei vigili è nata da un'altra considerazione. Nel 2002, cioè nella prima stagione della MotoGP, dopo poche gare era ormai opinione comune che io stessi dominando solo perché avevo una moto straordinaria. La mia Honda, dicevano tutti, andava troppo forte!

Quindi è nata l'idea di fermarmi dopo l'arrivo del Gran Premio d'Italia, alla fine del rettilineo del Mugello dove si passa a 340 all'ora. Lì mi avrebbero bloccato i vigili, appostati con l'autovelox. E mi avrebbero fatto la multa, per eccesso di velocità!

L'idea è stata di uno dei ragazzi del Fan Club, Stefano Franca, che di mestiere fa il maestro di violino. E lui ha anche interpretato la parte di uno dei due vigili.

La ricerca degli interpreti più idonei è partita dalle nostre esperienze adolescenziali. Vedevamo sempre che i vigili, quando ci fermavano perché avevamo esagerato con i motorini, erano sempre in coppia. Come i carabinieri. Ce n'era sempre uno magro, e un altro più grosso.

Il magro, chissà perché, era sempre il più cattivo, quello inflessibile. Il cicciotto era quello che ci diceva: «Dai, ragazzi, andate più piano che è pericoloso». Il magro tirava subito fuori il libretto e faceva la multa.

O almeno, a noi, da ragazzini, succedevano sempre queste cose.

Quindi decidemmo che ci servivano due figure: una magra, una più cicciottella.

Per il vigile magro abbiamo scelto appunto Stefano, il maestro di violino. Per il "grosso" abbiamo ingaggiato Rino, il papà di Uccio.

Le uniformi erano vere, cioè proprio quelle dei Vigili Urbani di Tavullia. Per

poterle avere, infatti, abbiamo dovuto firmare un foglio in cui se ne giustificava l'utilizzo.

Chiedemmo poi alla Dorna (l'organizzatore del campionato mondiale) il permesso di piazzare la pattuglia dopo l'arrivo, dove io mi sono fermato nel giro d'onore. Prendendomi la multa.

Solo che, almeno per questa volta, era tutto uno scherzo.

8

Jeremy ha deciso dopo di me di abbandonare la Honda. Ma ha creduto prima di me nella possibilità di riuscire a vincere, con la Yamaha, sin dal primo anno.

L'ho capito nel novembre del 2003. Cioè durante un test che la Yamaha ha svolto in Malesia. Io non ho potuto partecipare, perché la Honda mi aveva negato il permesso di provare la Yamaha prima del 31 dicembre, giorno della scadenza del contratto.

Abbiamo deciso che sarei rimasto a casa, però sarebbe stato presente Jeremy.

Il suo parere era molto importante, per me. Lo ritenevo utile per capire quale fosse realmente la nostra situazione.

"Viene da vent'anni di successi con la Honda, riuscirà a individuare esattamente cosa serve al team della Yamaha per essere vincente" riflettevo.

Anche lui aveva realizzato che le difficoltà c'erano. Nonostante l'entusiasmo, Jeremy faceva fatica a nascondere i problemi che la moto aveva evidenziato nella stagione 2003. Erano complicazioni grosse: per questo ha scelto di essere presente ai test di novembre. Voleva rendersi conto della situazione che avrei trovato io, in gennaio.

In quel momento il Team Yamaha non era vincente, questo lo sapevamo tutti e due. Volevamo però capire al più presto il perché non lo fosse, che cosa gli mancasse. Era quella, la nostra priorità, in novembre; cioè prima che io salissi sulla M1. Per questo ritenevo che il viaggio di Jeremy in Malesia fosse fondamentale.

"Mi basta che lui mi dica che ci sono i presupposti giusti per diventare vincenti subito" mi dicevo, mentre lo salutavo, alla vigilia della sua partenza per Sepang.

«Vado a vedere come lavorano e poi ti faccio una relazione, stai tranquillo» mi ha rassicurato lui.

Ma io, tranquillo, non lo ero affatto. Pensavo e ripensavo, aspettando le sue telefonate dalla Malesia. In quel periodo, ci siamo sentiti almeno due volte al giorno.

«Non ti preoccupare più, siamo a posto. Ho capito che in Yamaha c'è quello che ci serve!» mi ha detto nell'ultima telefonata, mentre ero in giro per Londra, in macchina.

«Ah sì, bene: dimmi com'è questa moto» ho chiesto subito, con un po' di ansia e molta curiosità.

«Da quello che ho potuto capire, ha il comando del gas a destra, la leva della frizione a sinistra, quella del freno anteriore a destra...» Ha risposto così, in un tono molto serio. Siamo scoppiati a ridere, lui a Sepang e io a Londra.

Avevo capito il messaggio, e Jeremy era contento perché era riuscito a spiegarsi.

"La Yamaha è pur sempre una moto, dipende molto da chi la sviluppa e da chi la guida." Ecco il suo messaggio. Dopo pochi mesi ero già nella condizione di dirgli che effettivamente aveva ragione lui.

Però, in quella telefonata finale, cioè quella in cui mi ha rassicurato, secondo me Jeremy ha un po' bluffato: magari solo leggermente, ma lo ha fatto.

Ma non mi aveva disturbato, questo suo atteggiamento, perché sapevo che la sua positività sarebbe stata determinante per arrivare al successo finale. Lui aveva cercato di essere costruttivo: si era reso conto che i problemi c'erano, ma allo stesso tempo aveva anche capito che insieme li avremmo potuti risolvere. Non c'era alcun motivo, quindi, per iniziare a disperarci così presto. Io l'ho capito, e apprezzato, subito.

Poiché lo conosco bene, sapevo che la sua era una tattica: voleva innanzitutto portare positività nel nuovo gruppo, perché sapeva che in quel periodo, cioè nel momento iniziale della nostra avventura, la tranquillità, la fiducia, l'entusiasmo sarebbero stati importantissimi. Sarebbe stata la base sulla quale partire, insomma, perché era ciò che ci serviva di più. E io ero assolutamente d'accordo con lui.

Del resto, questo è Jeremy Burgess. È fatto così, è il suo modo di essere. Ed è anche il suo modo di intendere le gare, nonché il lavoro nel box.

Lui usa la calma, la riflessione, l'ottimismo, per arrivare alle sue intuizioni: è così che mette a punto la moto.

A me piace moltissimo, questo suo atteggiamento, perché se c'è una cosa che io proprio non sopporto sono le persone pessimiste. E quelle agitate.

Mi fa veramente arrabbiare chi analizza una situazione guardando innanzitutto i punti negativi. Mi trasmette subito nervosismo.

Jeremy è l'opposto: quando c'è una gara che non va bene lui fa la sua analisi, sempre basata su una visione ottimistica.

Non è un sognatore. Non è che lui veda cose che non esistono: però cerca di scorgere sempre i lati positivi, in modo da trovare poi la forza per superare quelli negativi. Questo modo di affrontare le cose lo condivido pienamente. Per questo io e Jeremy lavoriamo così bene insieme.

Ricordo sempre, quando rifletto sull'atteggiamento mentale di Jeremy, il GP Germania 2001. Quello è stato un esempio al quale ho sempre attinto, in seguito.

Era un momento di grandissima tensione. Al Sachsenring sono arrivato settimo, ha vinto Biaggi e a quel punto mi sono ritrovato ancora al comando della classifica ma con soli dieci punti di vantaggio. Avevo corso male, e lo sapevo.

Dopo la gara stavo seduto sopra le casse che contengono la moto e i ricambi, ero giù di morale e attorno a me erano tutti abbastanza tristi. Inoltre vedevo già le iene che giravano attorno a noi, come per aspettare di mangiare la carcassa: vedevo cioè i giornalisti italiani, che sentivano già l'odore della preda ferita che sta per essere finita. Volevano quindi parlare con me, ma io non avevo voglia di parlare con loro, né avevo qualcosa da dire sull'argomento. Quello che pensavo, lo volevo tenere per me.

Stavo parlando con Jeremy di questioni molto importanti, che secondo me avevano la priorità, quindi abbiamo detto ai giornalisti che ci saremmo visti più tardi. Ed è scoppiato un gran casino.

Era già successo altre volte di posticipare le interviste per motivi analoghi, ma in quella occasione i giornalisti hanno iniziato a dire cose senza senso: «Ah, ecco, adesso che avete fatto una brutta gara Valentino non vuole più parlare, complimenti, bell'esempio di sportività!».

Non lo dicevano direttamente a me, perché io ero dentro il box; ma sentivo le loro

voci perché ero nel retrobox, cioè dietro la porta di metallo.

Ho continuato a stare seduto sulle casse, con le gambe ciondolanti: ero tutto incurvato, stringevo la testa tra le mani puntando i gomiti sulle gambe, vicino alle ginocchia.

Ero molto avvilito, ma anche piuttosto arrabbiato e nervoso. Avevo 22 anni, ero al mio secondo anno nella 500, stavo facendo esperienza ma ero anche il leader del Mondiale.

Jeremy è venuto da me, abbiamo iniziato a parlare.

Ha cominciato a fare l'analisi della gara, cercando i perché dei problemi, facendo poi considerazioni sulla situazione che stavamo vivendo. E mi sembrava di buonumore. Mi sono reso conto che tutta la sua analisi era basata sull'ottimismo.

«Non mi sembra un momento da prendere con così tanto ottimismo» gli ho detto io.

Jeremy mi ha sorriso, e sembrava perfino divertito.

In effetti, io dovevo essere in una situazione che poteva anche suscitare ilarità. Ma il fatto è che io non ho mai preso bene le giornate storte. Non mi sono mai divertito a prendere paga. Mi sono sempre arrabbiato quando sono stato battuto per un soffio, molte volte ho preso male anche un secondo posto, figuriamoci quella volta lì che sono arrivato settimo!

«Senti, questa è una pista che non ti è mai piaciuta» ha iniziato così, Jeremy.

«Arriviamo dai test in Giappone per la Otto Ore; la Honda ti ha obbligato a farli, quindi non sei giunto qui di buonumore, in più eri stanchissimo. Tutto questo ha minato la tua condizione psicologica, perché non avevi nessuna voglia di andare a fare quei test: oltre al fuso orario, alla fatica del viaggio, psicologicamente non sei arrivato qui con molta felicità addosso, quindi non eri nella migliore condizione per correre questo gran premio.»

Già questo discorso mi aveva fatto riflettere.

«Inoltre qui ti sono arrivate davanti cinque Yamaha, e succede abbastanza di rado. Vuol dire che queste erano condizioni inusuali, quindi significa che la normalità è un'altra: siamo i più veloci, di solito.»

E a questo punto mi aveva già convinto.

«E poi, scusa, siamo comunque davanti noi. Con dieci punti. Che non sono pochi. Quindi, in fin dei conti, che problema c'è?» ha concluso Jeremy.

Io l'ho guardato con occhi diversi.

«Ma sì, in effetti, pensandoci bene, hai ragione: ma che problema c'è!» gli ho detto io, guardandolo negli occhi. Mi era tornato il buonumore.

Avevo iniziato a vedere le cose mettendomi dal suo punto di vista, usando la sua positività, e ho scoperto che c'era effettivamente un'altra via per affrontare quella circostanza. Lì ho imparato che se ci sono due modi di vedere una situazione, è sempre meglio scegliere quello ottimistico. E così ho fatto. Mi sono messo a pensare al futuro, a quello che dovevamo ancora fare, quindi alle gare che ci aspettavano.

La tappa successiva era il Gran Premio della Repubblica Ceca, a Brno.

Tra la gara del Sachsenring e quella di Brno il campionato del mondo prevedeva una pausa di un mese, e io sapevo già che non avrei beneficiato di così tanto tempo, per le mie vacanze. Infatti dopo la gara in Germania sono partito per Suzuka, pur senza averne alcuna voglia, dove ho corso e vinto la Otto Ore.

Tornato dal Giappone, ho cercato di riposarmi. Ma non ci sono riuscito a lungo.

Già, perché in realtà ho dovuto sorbirmi un mese di commenti e articoli in cui si diceva che Biaggi mi aveva preso, gli mancavano solo dieci punti, e che questa volta mi avrebbe dato una bella lezione. Erano queste l'opinione e la sensazione manifestate da un'ampia parte della stampa e da altri personaggi.

Anche perché, quella di Brno, era la pista preferita di Biaggi: lì aveva vinto tante volte, su quel circuito si è sempre trovato molto bene. Quindi, era lecito ipotizzare che avrebbe impostato una gara d'attacco, mentre io avrei dovuto correre in difesa.

Come accade per tutte le grandi sfide, poi, alla vigilia non erano mancati neppure degli episodi tipici del tifo, quando ci si divide in due fazioni.

Addirittura, un gruppo di un paese vicino a Tavullia che aveva creato un Fan Club di Biaggi, aveva cercato di fare qualche azione di disturbo.

Sono cose che fanno parte del gioco, perché c'è sempre del movimento nelle varie tifoserie, ma avevano contribuito a fare aumentare tensione e nervosismo.

A Brno sono arrivato mantenendo un atteggiamento piuttosto dimesso. Nella conferenza stampa del giovedì, infatti, sono rimasto molto calmo. Ho lasciato parlare gli altri.

Stavo molto in disparte, e avevo anche tenuto gli occhiali da sole. Ero proprio di fianco a Biaggi.

«Non ti abbiamo mai visto così scuro in volto, così arrabbiato; è per caso la pressione?» mi hanno chiesto.

«No, sono così perché non mi piace la compagnia!» ho risposto io.

Venerdì, nelle prove, Biaggi è andato fortissimo. Era stato il più veloce. Io, solo settimo.

Mi aveva inflitto un distacco di un secondo e mezzo!

Sabato, invece, Biaggi ha ottenuto comunque la pole, ma io sono stato secondo a un decimo. Ero migliorato molto, insomma.

In gara lui è partito forte, cercando di imprimere subito un gran ritmo, ma sono riuscito a stargli dietro.

Stranamente, per quel periodo, sono infatti partito bene. Una cosa inusuale, perché in quegli anni la partenza spesso non mi veniva bene.

Quindi, la gara è iniziata con lui davanti e io dietro. Lui scappava, io inseguivo. Ed è cominciata anche una delle battaglie più dure e più dense di significati. È stata un po' come la gara di Welkom. Anzi, forse di più. Perché lui voleva vincere il Mondiale, in quella stagione, e in quella fase del campionato doveva attaccare. Doveva battermi.

Io facevo fatica a restargli dietro, perché lui spingeva molto e andava al massimo. Ero impegnatissimo. Stavamo rischiando, tutti e due. Eppure dovevo tenere duro.

C'era un punto, cioè all'uscita della "esse" sinistra-destra che va in salita, in cui lui si girava sempre. Per controllare dove fossi. Io, quindi, cercavo di farmi ritrovare il più vicino possibile, in quel punto lì. E ogni volta che si girava, io staccavo per un attimo la mano sinistra dal manubrio e lo salutavo. Era il modo per fargli vedere che non ero al limite, che io ero sempre lì...

"Tutto a posto!" era il segnale che mandavo, salutandolo, ma non è che fosse proprio così. In realtà io stavo tirando moltissimo!

Ma lo stavamo facendo tutti e due. A forza di spingere, lui è caduto.

Siamo entrati in una curva a sinistra: era talmente piegato che è finito l'appoggio della gomma sull'asfalto, quindi la sua Yamaha ha perso l'aderenza al suolo ed è scivolata via. È stata una caduta lenta, quasi al rallentatore. Nulla a che vedere con quei botti che si davano con la 500. È come se la moto si fosse appoggiata sull'asfalto.

Ho percorso quel giro vivendo in uno stato emotivo anomalo. Un po' strano. Non mi rendevo conto, ma probabilmente non volevo rendermi conto, che Biaggi era caduto.

Ero talmente concentrato sul mio unico obiettivo - non volevo farlo andare via, per non permettergli di allungare - che quando è scivolato ci sono quasi rimasto male.

"Forse non è vero, aspettiamo un po'..." ho pensato.

Poi, al passaggio successivo, ho visto i segni sull'asfalto.

"È scivolato davvero!" mi sono detto, con stupore.

Eppure ho continuato a tirare, anche se avevo un grande vantaggio sugli altri e mancava ancora una decina di giri alla fine.

All'improvviso ho cominciato a sentire un rumore provenire dalla mia NSR. Assomigliava al suono di qualcosa che si sta allentando e che inizia quindi a vibrare.

Non mi è mai accaduto una cosa simile, su una Honda, e infatti non era successo niente. All'arrivo ho parlato ai meccanici del rumore, loro hanno controllato la moto ma non è emerso niente di insolito. Perché non c'era niente: ero io che mi ero suggestionato.

Me l'ero immaginato quel rumore.

Ma quella di Brno era stata "la sfida". Sapevamo, tutti e due, che chi sarebbe arrivato davanti avrebbe avuto le maggiori chance di vincere poi il Mondiale. Ecco perché eravamo in questa condizione.

Io, prima della gara, parlando con Jeremy, dicevo: «Va be', se lui vincerà e io arriverò secondo, guadagnerà cinque punti; però me ne resteranno altri cinque, con ancora diverse gare da disputare; quindi ce la giocheremo...».

Era un ragionamento che dimostrava come noi, in fondo, fossimo tranquilli. Ma non era proprio così: ero entrato anch'io in quella situazione così tesa, cioè in quel clima di sfida decisiva. Così quella di Brno sembrava la gara in cui ci saremmo giocati il titolo. E per certi aspetti, soprattutto a livello psicologico, era così.

È stata davvero una gara decisiva. Al di là della mia posizione in campionato, che con la caduta di Biaggi era diventata molto più confortevole, ciò che contava

veramente era che io avevo reagito subito, e anche molto bene, ai problemi che avevo avuto al Sachsenring.

E ce l'avevo fatta anche grazie a Jeremy.

La recente esperienza che avevo fatto a Suzuka, dove avevo vinto una gara molto dura, nella quale avevo dovuto dare fondo veramente a ogni mia energia pur di vincere, e poi i miei colloqui con Jeremy, avevano prodotto un effetto estremamente positivo.

Ecco, questo suo atteggiamento, Jeremy l'ha trasmesso piano piano a tutta la Yamaha: e ha cominciato a diffonderlo quando è andato ai test di Sepang nel novembre del 2003.

Pensandoci bene, Jeremy avrebbe potuto iniziare parlando dei problemi, che c'erano; delle cose che non funzionavano, ed erano molte; delle cose da cambiare, e alcune andavano modificate in fretta.

Sinceramente, quando l'ho sentito, al telefono, e gli ho chiesto le sue impressioni, mi aspettavo di sentire altre parole. Cose del tipo «il quattro cilindri in linea non va bene, l'erogazione non è quella della Honda, neanche la potenza, il telaio è da rifare, la moto consuma troppo le gomme...». Tutte osservazioni vere, peraltro, perché la Yamaha 2003 era proprio così, in rapporto alla Honda che guidavo io. Quindi, se Jeremy mi avesse parlato in quel modo non mi sarei stupito. Ci stavano, in quella fase, dei commenti del genere. Mi avrebbero allarmato, certo, ma non sorpreso.

Tra l'altro io ho anche apprezzato, di Jeremy, l'aver accettato di prendersi delle responsabilità. Eh sì, perché partendo con l'elencare solo i problemi avrebbe anche in un certo modo scaricato le responsabilità. Sarebbe stato come dire: «Ci sono un sacco di guai, io te lo avevo detto, quindi se le cose non andranno bene non sarà certo colpa nostra: la Yamaha è la Yamaha...». Sarebbe stato come mettere le mani avanti.

Invece lui ha detto: «Starà a noi, metterla a posto!» e questo mi è piaciuto.

Lui, le sue responsabilità se le assume sempre. È equilibrato, sereno, ottimista: quando le cose vanno bene, ma anche quando non vanno per niente. E questo è sempre stato il nostro modo di lavorare.

Anzi, quando siamo passati in Yamaha, Jeremy mi è piaciuto ancora di più. E stato grande, nel modo in cui anche lui ha reagito quando ci siamo trovati in difficoltà. Già, perché prima anche lui si faceva un po' influenzare dall'ambiente Honda. Quando si vinceva, col Team HRC, nessuno si scomponeva troppo: prendevano una vittoria come una cosa normale, in fondo logica, quindi nessuno si lasciava andare a un po' di entusiasmo. E Jeremy, negli ultimi tempi con la Honda, si comportava un po' allo stesso modo: ci metteva poco trasporto. Invece alla Yamaha è tornato come lui è di solito: tranquillo, sereno, ma anche concentrato e determinato.

Non è di quelli che arrivano urlando, facendo casino. Lo vedi sempre sorridente, contento; si lascia andare alle emozioni, gioisce liberamente. Se la gode, insomma, ma con calma.

Così facendo, Jeremy mi tiene calmo. Perché io, attorno a me, ho bisogno di gente tranquilla. Che mantenga un atteggiamento quieto ma positivo all'interno del box, e

un profilo moderato all'esterno. Perché io sono così.

Un'altra cosa che mi è piaciuta, da subito, e che ci ha fatto andare sempre d'accordo, è che Jeremy non gira tanto intorno alle cose: è molto diretto. Proprio come lo sono io.

Noi parliamo, ci diciamo le cose importanti. Punto. Non c'è bisogno di stare lì a parlare un'ora in più, per poi dirsi cose non essenziali o poco importanti. Jeremy non è uno che sta nel box fino alle dieci di sera tanto per vedere se c'è qualcosa da fare, o per controllare la squadra, oppure chissà cosa...

Si parla, si lavora, se non ci sono problemi quando è finito il lavoro ci si rilassa. E questo, io l'ho sempre apprezzato molto: sia in lui che nei suoi ragazzi, che poi sono diventati i miei meccanici.

Jeremy è metodico, ma soprattutto sa esattamente quello che vuole: ecco perché noi abbiamo sempre fatto dei meeting tecnici molto corti. Sappiamo sempre cosa dirci, siamo abituati a concentrarci solo sulle priorità: cerchiamo di individuare subito il problema principale, lasciando perdere quelli collaterali; e poi ognuno si mette a lavorare. Io indico le mie sensazioni, Jeremy le confronta con i dati della telemetria. Andiamo a cercare i punti importanti, guardiamo le gomme, le regolazioni, facciamo le comparazioni, stabiliamo cosa fare. E basta. Il resto sono chiacchiere inutili. Il nostro concetto di moto da corsa è l'essenzialità.

Lui ha sempre le idee molto chiare: pensa, ragiona, analizza. Non si fa niente fino a quando lui non pronuncia la fatidica frase: «Facciamo così!». Io ascolto, analizzo a mia volta, e quando dico «va bene» ci muoviamo rapidamente. Perché siamo sempre in sintonia, la pensiamo allo stesso modo, non mettiamo mai in dubbio la valutazione dell'altro. Ci fidiamo.

Dopo aver svolto il nostro lavoro, ci rilassiamo e riusciamo anche a divertirci parecchio. Dentro e fuori dal box.

Io non sopporto quelli che parlano in continuazione, che ripetono le cose. Non serve a niente. Anche Jeremy è come me. Anzi, a volte, durante i meeting tecnici, finisco per essere io quello che si perde un po' in chiacchiere. Noto che lui a un certo punto non mi sta più a sentire: fa dei cenni con la testa, ma in realtà vedo che inizia a pensare ad altro, a guardarsi intorno. Gli altri continuano ad ascoltare, invece lui si estranea, perché la sua attenzione è già su altre cose. Non va via, non sarebbe carino, però quando ritiene che le cose importanti ce le siamo già dette, lui si isola. E inizia a pensare. Questo lo apprezzo molto, perché anch'io faccio così.

Io e Jeremy comunichiamo anche con gli sguardi. Oltre che con le parole, naturalmente. Usiamo l'inglese, e non è stata una scelta ma un obbligo.

«Dovresti imparare bene i termini tecnici, ma io mi impegnerò comunque a imparare un po' l'italiano, così ci veniamo incontro» mi ha detto, appena sono arrivato in Honda, nella sua squadra, alla fine del 1999.

Io i termini tecnici li ho imparati, lui non ha appreso una sola parola di italiano.

All'inizio ci ha provato, ma erano tentativi che sapevo non avrebbero portato a niente. Quando ha visto che io ero tutto impegnato a impadronirmi dei termini tecnici

in inglese, e quando ha capito che l'italiano non è essenziale per la sua carriera o la sua vita, non ha più fatto niente.

Quindi, Jeremy in italiano sa dire più che altro qualche parolaccia, che naturalmente ha imparato da me o da qualche mio amico, ma per il resto non sa dire assolutamente niente.

E questa, gli rinfaccio ogni tanto, naturalmente scherzando, è stata l'unica promessa che non ha mantenuto.

Però devo anche riconoscere che quando faccio degli sfondoni parlando in inglese, e accade molto spesso, lui non mi corregge: cerca di capire il senso delle mie frasi, che a volte sono un po' strampalate, quindi a quel punto è lui che si adatta a me. Anche perché lui sa bene che se iniziasse a prendermi in giro per il mio inglese, io gli rinfaccerei subito la storia del suo italiano...

Anche i ragazzi del team hanno appreso la filosofia di Jeremy. Quel modo di pensare e di fare è comune a tutti. Sono bravi a fare il loro lavoro, ma sono sempre precisi ed essenziali anche nelle cose che dicono.

Jeremy è quasi filosofico, nelle sue esternazioni, tanto è vero che all'interno della squadra abbiamo ben presto iniziato a chiamarlo "il saggio".

Quando parliamo, ogni tanto per citare una dichiarazione di Jeremy ci diciamo: «Allora, come dice il saggio...» e poi ripetiamo quello che ha sentenziato lui.

Jeremy ascolta, e dopo qualche minuto viene fuori con la sua frase che riassume il concetto, in modo anche ironico. Dice le cose come stanno.

Un'altra caratteristica che ci ha legati moltissimo è la sua mentalità vincente: lui ha sempre un'enorme voglia di primeggiare. A volte persino più di me.

Già, lui vorrebbe arrivare primo in tutte le gare. Vincere sempre. Non gli interessano gli eventuali problemi, lui vorrebbe vincere comunque.

Naturalmente, se prendo paga, non è che viene da me a protestare, dicendo che avrei potuto comportarmi meglio, che avrei dovuto fare di più. Non si occupa di problemi legati al modo di guidare. E anche questa è una cosa inusuale: di solito tutti hanno sempre consigli da dare, si occupano di cose che dovrebbero riguardare solo il pilota, e a volte i problemi nascono proprio da lì. Da questa interferenza. Per me, questa è sempre stata una cosa importantissima: ognuno deve fare il proprio lavoro, e in pista ci va il pilota.

Se Jeremy pensa che tutti noi avremmo potuto fare meglio, logicamente lo dice, ma cerca sempre di farlo con calma; non è che sta lì a disperarsi o a rompere troppo i coglioni, come fanno tanti team manager. Non ti mette mai addosso della pressione inutile.

Quindi, uno dei maggiori meriti di Jeremy Burgess, nella stagione 2004, cioè all'inizio della nostra avventura con la Yamaha, è stata l'immensa positività che lui ha portato nella squadra, addirittura nell'intero reparto corse, fino alle stanze dei dirigenti.

Quando ha cominciato a crederci, si è dato completamente alla causa. Soprattutto, ha iniziato subito a credere che avremmo potuto vincere già al primo tentativo.

«Abbiamo due anni: nel primo è impossibile che si vinca ma nel secondo ce la possiamo fare» ho ipotizzato subito io, quando abbiamo iniziato a pianificare il lavoro.

Lui mi ha guardato facendo una smorfia strana; era un po' perplesso.

«Mettiamo a posto la moto, e magari in sette-otto gare riusciamo a essere lì davanti» ho continuato, spiegando le mie aspettative.

Jeremy ha continuato ad ascoltare e a guardarmi; poi ha iniziato a dirmi cosa pensava lui, riguardo al nostro piano di lavoro.

«Certo, si può anche fare così, ma io penso che possiamo vincere subito» mi ha detto, con la solita calma.

«Subito? Cioè, nel primo anno?» ho chiesto. E questa volta ero io a essere stupito, perché è quasi impossibile trovare un tecnico che si sbilancia così tanto prima di iniziare un'avventura molto complicata.

«Sì, subito» ha confermato lui.

«Spiegamela un po', questa» l'ho provocato.

«Vedi, io non sono mai partito per partecipare a un campionato senza sapere che avrei potuto vincerlo; e non voglio cominciare adesso.»

L'argomentazione era interessante, senza dubbio. Le sue parole, in effetti, avevano un senso.

«Guarda, non dobbiamo rifare l'errore del 2000. Te lo ricordi, vero?» mi ha poi interrogato.

«Certo che me lo ricordo!» ho prontamente risposto.

«Bene, non lo dobbiamo fare mai più!» ha sentenziato Jeremy, chiudendo di fatto la discussione.

Nel 2000 avevamo effettivamente commesso un errore. Non ci abbiamo creduto fin dall'inizio, alla possibilità di conquistare il titolo. Io ero alla stagione d'esordio nella 500, quindi nel nostro primo anno di collaborazione. Avevo 21 anni. Siamo partiti pensando che sarebbe stato impossibile vincere già al debutto, cioè in quella stagione 2000, e alla fine ci siamo pentiti. Perché, pur senza impegnarci troppo, alla fine Kenny Roberts non era poi così lontano. Aveva sì un certo vantaggio, ma io avevo corso pensando solo a fare esperienza, non mi sono preparato per puntare al titolo. Infatti, analizzando le mie prestazioni e quelle degli altri, quindi l'andamento del campionato, siamo arrivati alla conclusione che avremmo potuto farcela.

Jeremy in questo modo mi ha fatto capire che in effetti avremmo dovuto attaccare subito, sin dalla stagione 2004. Anche se eravamo al debutto, con la Yamaha.

«Dobbiamo preparare la moto pensando di vincere subito. Già la prima gara!» mi ha proposto lui. Era davvero una prospettiva eccitante.

È Jeremy, quindi, che mi ha spinto a pensare in quest'ottica. Sì, a Brivio, durante le trattative, avevo detto che avrei voluto una moto per arrivare primo a Welkom, ma è stato poi Jeremy a trasmettermi la reale convinzione sulle nostre possibilità di riuscita.

Non solo. Lentamente ma inesorabilmente, Jeremy ha fatto la stessa cosa nei confronti di tutti gli uomini della Yamaha. Già, è andato a stuzzicare anche loro, uno

per uno. È riuscito a tirare fuori la motivazione in ognuno di quelli che si sono occupati del progetto.

Ed è così che è andata, in effetti. Abbiamo fatto un grandissimo lavoro durante la stagione dei test invernali, e abbiamo poi iniziato a vincere subito. Sin dalla prima gara, in aprile.

Durante la mia tradizionale vacanza in montagna, in gennaio, quando vado a sciare con i miei amici, ero molto tranquillo. Ma aumentava, giorno dopo giorno, l'attesa.

«Perché non fai 200 chilometri in più, quando rientri, e passi per Monza?» mi ha proposto Davide Brivio, un giorno, durante una telefonata.

«Sono arrivate le tue moto dal Giappone: sono qui, da noi. E poi arriva anche Jeremy, con i ragazzi, per iniziare a lavorarci su» mi ha spiegato.

Inutile sottolineare come ho reagito: quando è finita la vacanza ho fatto le valigie, ho sistemato in macchina lo snowboard e tutta la mia roba, e dopo aver lasciato il nostro paesino di montagna ho fatto rotta direttamente su Monza. Perché è lì, a Gemo di Lesmo, accanto alla pista di Monza, che sorge la sede italiana della Yamaha. Ed è lì che la squadra ha la sua base.

Quando mi sono presentato, avevo con me anche qualche amico; non potevo certo lasciarli a piedi. Ma non ci ha fatto caso nessuno.

Entrare nel reparto corse mi ha emozionato. Ci siamo infilati attraverso un ingresso più nascosto. Abbiamo percorso i corridoi e siamo approdati nella zona adibita a officina. Ed è lì che ho visto le mie moto, Jeremy e i ragazzi che lavoravano; lì ho visto la mia squadra, insomma, attorno alle Yamaha M1. Quella, naturalmente, è stata anche la prima volta in cui ho posato gli occhi sulla mia M1. Non "una" M1, come era già successo nel box di Donington nell'estate del 2003, ma proprio la mia.

Appena sono entrato ho avvertito subito che c'era molta aspettativa per questa avventura che stavamo per iniziare. C'era un'aria particolarmente elettrica, un misto di tensione ed emozione.

Di solito, in inverno, nelle sedi dei reparti corse, non è che ci sia molta agitazione. Ma quando sono entrato io, le mie moto erano sul cavalletto, circondate da un alone quasi mistico. Mi sembrava che tutti quelli che vi si muovevano intorno facessero le cose in modo diverso; naturalmente erano i soliti gesti, ma in quel momento mi sembrava che li facessero con un'applicazione differente.

Come spinto da un'attrazione irresistibile, sono andato subito verso la mia M1 e ci sono salito sopra. Ho stretto le mani attorno alle manopole, ho azionato le leve del freno e della frizione con le dita, mi sono sistemato sulle pedane, mosso sulla sella, e ho avvolto il serbatoio con le gambe. Era una gestualità assolutamente normale, che avevo fatto migliaia di volte senza provocare nessuna reazione particolare, eppure in quel momento erano tutti zitti, fermi; non lavorava più nessuno: mi guardavano, immobili, in silenzio.

Ho chiesto di regolare la distanza tra la pedana e la leva del cambio, ho fatto alzare di qualche millimetro la leva del freno, poi sono stato un po' lì, sempre nell'assoluto silenzio, sulla mia nuova moto.

Quando sono sceso, ho capito che si aspettavano un commento. Ho atteso qualche secondo, ho dato un'occhiata generale, mi sono guardato attorno, ho stretto un po' le labbra, ho mosso un po' la testa, poi ho detto:

«Mah, sul cavalletto sembra che vada tutto bene!».

Dopo un secondo, siamo tutti scoppiati a ridere, rendendoci conto che non aveva senso tutta quell'aspettativa. Cosa mai si può dire di una moto che sta ferma sul cavalletto?

Però quell'episodio ha avuto comunque importanza: ha contribuito a fare spogliatoio. Abbiamo cominciato a unirci come gruppo: noi, che venivamo dalla Honda, abbiamo iniziato, anche attraverso una risata, ad amalgamarci con le persone che avevamo trovato in Yamaha.

Era bella, la mia nuova M1. Anche se sapevo perfettamente che avremmo dovuto cambiarla molto, mi appariva bellissima.

Il grande debutto, che ormai tutti noi aspettavamo, era in programma dopo pochi giorni. E io, tanto per dimostrare che stato d'animo avessi, ho deciso che sarei andato in Malesia un giorno prima del previsto.

Di solito arrivo proprio alla vigilia delle prove, magari addirittura la notte prima. Quella volta, invece, ho anticipato. Perché anch'io ero molto eccitato.

Eppure, soltanto quando sono giunto a Sepang ho realizzato la portata dell'evento.

Ai test di gennaio, in Malesia, di solito ci sono solo qualche fotografo e pochi giornalisti. Si entra nel circuito di Sepang, che è enorme, e ci si sente soli. Vedi solo i componenti degli altri team, nei box, e tutto intorno il deserto. Trovi all'ingresso del circuito qualcuno, seduto all'ombra, che ti guarda di traverso per vedere chi sei, ma senza neanche alzarsi dalla sedia, e ti scopri solo col gruppo di persone che lavorano nel box.

Invece, questa volta c'erano tutti. Si erano riuniti praticamente tutti i giornalisti che seguono il Mondiale in modo permanente. Sembrava un gran premio, non un test invernale. C'era una marea di gente, un sacco di fotografi. E naturalmente hanno iniziato a fare un gran casino. Vedevo telecamere e microfoni spuntare ovunque, in continuazione, i giornalisti italiani poi mi pressavano perché volevano organizzare una conferenza stampa.

Quindi io ho iniziato subito a innervosirmi. Non volevo affrontare una situazione di quel genere. Non alla vigilia del mio primo test, almeno.

Non avevo niente da dichiarare sulla Yamaha, perché non l'avevo ancora provata, e non volevo parlare della Honda, perché quello per me era il passato e io volevo solo pensare al futuro. In più, ero stato in vacanza nell'ultimo mese e mezzo e mi ero allontanato, anche mentalmente, dall'ambiente delle corse. Quindi non c'era proprio niente da dire.

In realtà, mi ero già stupito qualche giorno prima di arrivare a Sepang, sentendo Brivio parlare con Gibo: Davide diceva cose che mi sembravano un po' surreali.

«La pista sarà chiusa, l'abbiamo in esclusiva (infatti la Yamaha l'aveva riservata per le giornate di sabato, domenica, lunedì), transenneremo il box e impediremo

l'accesso a tutti; ci metteremo molto lontani, come box, rispetto all'ingresso del circuito, per avere maggiore riservatezza.» Questi discorsi mi avevano sorpreso un po'.

"Ma cos'è tutta questa preoccupazione, questa organizzazione? Tanto non c'è mai nessuno, ai test invernali..." mi chiedevo. Quando sono arrivato in Malesia ho capito perché Brivio si era preoccupato così...

Dopo aver risolto il problema con i giornalisti italiani, decidendo di non parlare con nessuno, sono andato in circuito. Nel box Yamaha. Indossavo la mia maglietta nera, con solo la scritta Yamaha sul lato sinistro in alto. Avevo i calzoncini che di solito uso per dormire nel motorhome (sono a quadrettini, sembrano un po' un pigiama...) e le infradito ai piedi. Insomma, mi sono presentato in versione un po' "casual", un po' da mare; ma è la prassi, nei test invernali in Malesia, con 40 gradi all'ombra!

Appena entrato nel box ho guardato a lungo la mia M1, poi ho cominciato ad attaccare tutti i miei adesivi, compreso naturalmente il numero 46.

Brivio aveva già spiegato ai giapponesi (che non mi conoscevano) che non avrebbero dovuto preoccuparsi vedendomi attorno alla moto.

Iragazzi del mio gruppo, invece, sapevano già che quando inizio a usare una moto nuova devono lasciarmela per un po'. Quello è il momento in cui c'è il rito dell'applicazione degli adesivi, e lo posso fare solo io. È questione di scaramanzia.

Mi ero portato gli adesivi da casa, naturalmente. Oltre al numero, c'erano anche bollo e assicurazione, la scritta "the doctor" e l'adesivo che ritrae il mio cane Guido.

E poi la scritta in giapponese che sta di lato: significa "Forza Rossifumi".

II soprannome Rossifumi è nato nel 1994. L'ho ideato fondendo il mio cognome con il nome di Abe: Norifumi. Io in quel periodo ero talmente appassionato che non facevo altro che pensare alle moto e guardare gare. Sono sempre stato così, ma in quella stagione ero pervaso da un'autentica follia. Ero capace di rivedere anche cinque o sei volte la registrazione di una gara.

Mi sono alzato all'alba, quell'anno, per vedere il GP Giappone a Suzuka. E mi ha colpito subito una wild card che si chiamava Norifumi Abe. Aveva 18 anni, correva con la Honda NSR 500 ufficiale. Era bellissima, la sua moto: tutta arancio fluo, con i cerchi e i numeri verdi. Erano i colori del suo sponsor. Abe aveva i capelli lunghi e lisci, e già da fermo sembrava proprio un gran personaggio. Soprattutto, guidava come un matto. Era coraggioso. Secondo me lui non è mai più andato bene come quel giorno lì, a Suzuka. Quella pista, poi, è molto particolare. È un tracciato bellissimo, estremamente tecnico, che nasconde molti segreti. Non è una di quelle piste disegnate al computer. Riesci ad andare un po' più forte solo se hai percorso molti chilometri. Devi conoscere quell'asfalto metro per metro, ogni singola buchetta, ogni curva e ogni staccata. È un po' come Phillip Island. Ma forse Suzuka è anche più dura. E lui, Abe, doveva conoscerla bene, quella pista, perché andava fortissimo pur essendo una wild card. In quella gara c'erano Schwantz, Doohan, Itoh, e poi c'era questo matto qui: Norifumi Abe. Guidava in un modo che mi faceva pensare fosse pazzo: curvava con lo sterzo che si chiudeva, spesso doveva tenersi su col ginocchio, aveva la tuta

che fumava, sorpassava in situazioni incredibili. Mi dava l'impressione che stesse correndo come se quella fosse la sua ultima gara. Invece era la prima! A tre giri dalla fine lo sterzo gli si è finalmente chiuso del tutto, ed è caduto.

Del resto, aveva cercato di finire in terra in quel modo per tutta la gara...

Andava talmente forte, quando è caduto, che la sua moto ha iniziato a rotolare andandosi a stampare su un cartellone pubblicitario che c'era oltre la pista. Ma per me, Abe era diventato un eroe.

Da aprile a giugno, mi sono alzato prima, cioè alle sette, ogni mattina, per guardare quella gara. Tutte le mattine, per due mesi. Prima guardavo la corsa, poi andavo a scuola.

E da lì mi è nata anche la passione per i piloti giapponesi.

La scritta che ho sulla moto, "Rossifumi gambaté!", vuole appunto dire "Forza Rossifumi", in giapponese. Perché quando sono approdato al Mondiale i piloti giapponesi, incontrandomi in giro per il circuito, mi dicevano sempre «gambaté, gambaté!».

Ero molto amico di Haruchika Aoki, infatti quella scritta l'ha fatta lui e poi me l'ha regalata. Dalla scritta ho fatto realizzare l'adesivo, che ho attaccato sulla moto. L'ho sempre avuto, quell'adesivo, sin dalla mia prima gara del Mondiale, su tutte le moto che ho usato: dalle Aprilia alle Honda, fino alla Yamaha. E quell'adesivo è sempre stato come era nella prima versione: giallo e blu, con lo stesso carattere, le stesse parole: "Rossifumi gambaté", "Forza Rossifumi".

Tra gli adesivi apparsi sulla mia moto, dopo un episodio fortunato o particolare, c'è anche quello che riproduce Guido. Il mio cane.

L'adesivo l'ho incollato nella parte posteriore della moto, dove inizia il codone, nel 2001; prima delle prove del venerdì. Era una gara importante, quella: ho battuto Biaggi, e sono andato alla conquista del titolo della 500.

Mi aveva portato fortuna, l'adesivo di Guido, e così l'ho poi voluto su tutte le mie moto da corsa. Anche sulla M1, naturalmente.

Comunque, a Sepang, sono rimasto attorno alla mia moto per tutto il pomeriggio; fin oltre il tramonto; fino a quando tutto intorno a noi era buio. Solo Brivio è rimasto nel box così tanto, quel giorno. Venerdì 23 gennaio 2004. Io ero rimasto lì per controllare che tutto fosse a posto. Lui invece restava perché non riusciva ancora a credere che fosse vero, quel numero 46 applicato sulla Yamaha.

Era stato il suo obiettivo per anni, e aveva poi lavorato sodo per far sì che quel suo sogno si realizzasse. Eppure si comportava come quando ci siamo stretti la mano, a Brno, quando gli ho detto che accettavo di passare in Yamaha: era incredulo.

«È vero, allora è tutto vero» ripeteva quando siamo rimasti da soli, nel box, dopo aver coperto la M1 col telo. Prima di lasciare il garage aveva voluto alzare il telo un'ultima volta, proprio perché non riusciva a crederci, e io lo guardavo divertito. Perché io pure avvertivo una sensazione particolare. Anche a me, per certi versi, non sembrava ancora vero che avrei iniziato una stagione nella MotoGP senza la Honda.

Eppure, anche il giorno dopo, sabato 24 gennaio, nel mettermi la tuta ho fatto tutto

con molta calma. Ma sapevo perfettamente che quella sarebbe stata una di quelle giornate che mi sarei ricordato per sempre.

Non ero agitato, però, quando sono salito sulla M1. L'unica preoccupazione riguardava il riscontro che avrei avuto: avevo paura che la moto fosse davvero quel disastro che tutti dicevano, che la situazione fosse insomma così tragica come pronosticavano quelli che dicevano che passare alla Yamaha era stata una follia.

"È una paura ingiustificata" mi ripetevo, ma un po' di timore c'era.

"Speriamo che non sia una moto bastarda" mi sono detto poco prima di salirci.

Temevo che fosse, insomma, una moto poco sincera; una di quelle che ti fanno cadere quando spingi un po'. Perché era così che l'avevano disegnata tutti.

In realtà facevo delle valutazioni sui test che aveva svolto Checa, in novembre, quando aveva girato bene, quindi mi dicevo che la moto non poteva essere così disastrosa. Ma quello che mi traeva in inganno, e confondeva anche tutti gli altri, erano i racconti dei piloti che l'avevano guidata nel 2003: «Appena spingi un po', cadi» assicuravano. Lo diceva più che altro Checa, questo, ma anche Barros e Melandri erano in linea con lui.

Il primo giro con la M1 è stato come quando si esce per la prima volta con una ragazza: è più emozionante mangiare un gelato con una fidanzata nuova che fare sesso con una che frequenti da anni!

Eh sì, tutto quello che si fa con la nuova fidanzata, anche i piccoli gesti, ti emoziona di più; ci fai più caso, ci metti più attenzione. Con la moto, per me, è uguale: è più emozionante il giro lento fatto per la prima volta che quello veloce in gara, quando la moto la conosci a memoria.

Ecco, è stato così anche con la mia Yamaha a Sepang. Il momento in cui sono uscito dal box e mi sono avvicinato alla M1 è stato esattamente come l'avevo immaginato quando ero tutto preso dalla scelta tra Honda e Yamaha.

"Se scelgo la Yamaha, sarà bellissimo quando partirò e farò il primo giro a Sepang, nel caldo torrido, in silenzio, con le tribune vuote..." Me lo immaginavo così, quel momento. E così è stato.

Quando ho percorso il mio primo giro, avvolto dagli spalti deserti, soffocato dal caldo torrido, ho effettivamente provato quella sensazione che avevo immaginato. La realtà è stata proprio quella che avevo immaginato nella fantasia.

Uscito dal box, dopo aver percorso la pit lane per un breve tratto, ed essere entrato in pista, guardavo un po' avanti - cioè la pista, le tribune, le palme basse bruciate dal sole - e un po' la moto. Mettevo le marce, azionavo la frizione e i freni, inserivo la moto in curva e facevo caso a ogni sua reazione, a ogni rumore. È stato molto, molto bello.

Ma poi, dopo il primo giro, ho iniziato già a pensare a come stavo in sella alla mia Yamaha, e ho cominciato a valutare le reazioni del motore, a verificare quelle del telaio. Ero già immerso nel lavoro, insomma.

Perché per cogliere le differenze tra due moto, anche se sono così diverse come la Yamaha e la Honda, devi andare forte. Se vai piano, puoi magari valutare se il

cambio o la frizione sono più o meno morbidi, ma non riesci a capire come si comporta effettivamente la moto.

Quindi, dopo il primo giro, che ho percorso molto lentamente, ho fatto una sessione di sei giri spingendo sempre un po' di più. Poi sono rientrato ai box, per parlare con i tecnici.

In quei sei giri mi è sembrato tutto già abbastanza chiaro. All'inizio il ricordo della Honda era un po' lontano, poi sono tornate tutte le sensazioni; e così ho iniziato subito a fare delle comparazioni.

Quando mi sono fermato nella pit lane, davanti al mio box, ho consegnato la moto a Bernard, che aveva Alex e Gary al suo fianco. Come sempre. Stavamo facendo una cosa del tutto normale, per noi, ma questa volta eravamo uomini Yamaha e c'era nell'aria qualcosa di strano.

Poi sono andato subito verso il mio posto, all'interno del box. Ho tolto il casco, i tappi dalle orecchie, il paradenti. Ho fatto tutto quello che faccio sempre quando rientro. Per me, a quel punto, ero già un pilota Yamaha, quindi vivevo già tutto con naturalezza.

Però c'era un silenzio impressionante: non si sentivano i classici rumori del box, cioè tecnici e meccanici che si muovono, parlano, spostano le cose, accendono una moto, un compressore, trasportano gomme oppure commentano i dati al computer.

Era un silenzio inusuale, anomalo. Allora ho alzato la testa e ho visto attorno a me una platea muta, immobile. C'erano i meccanici, gli ingegneri giapponesi, i tecnici della Michelin, della Ohlins, della Brembo, i telemetristi. Avevano lo sguardo fisso su di me: non parlavano, ma i loro occhi mi puntavano.

Erano tutti in attesa, tranne Jeremy. Lui stava comportandosi come al solito, perché sapeva bene cosa faccio quando rientro al box. E poi anche lui, come me, si era già immerso nel lavoro con la Yamaha. Invece gli altri erano tutti in attesa di un mio gesto, di una parola: non sapevano che cosa avrei fatto, che cosa avrei detto, dopo il mio rientro ai box, al termine dei miei primi giri con la M1, quindi non avevano idea su come comportarsi.

Non filtrava più la luce accecante che a Sepang, di mattina, si infila dritta nel box, perché appena sono entrato i meccanici hanno abbassato subito le saracinesche: il team voleva creare un clima di grande intimità. Così filtrava solo una luce più morbida, attraverso il portone posteriore. C'era già molto caldo, anche se erano le undici della mattina. I ventilatori giravano a pieno ritmo.

Ho fatto un bel respiro, ho raccolto le sensazioni che avevo ricevuto, le idee che mi erano venute, e ho iniziato a parlare della moto e del suo comportamento.

La prima impressione è stata molto buona. Mi sembrava che la M1 andasse già bene. Mi dava fiducia, l'anteriore era stabile, il motore sembrava persino veloce; e mi ero subito reso conto che, rispetto alla Honda, il vero problema era l'erogazione.

Mi aspettavo una moto talmente difficile che dopo averla provata ero proprio sollevato, contento. Anche troppo... Infatti, già nel secondo test, ho capito diverse cose. E lì c'è stato un momento di sconforto. Comunque alla fine non è mica andata male: ho girato in 2'02"75, mentre Biaggi aveva girato in 2'02"58 e Gibernau in

2'02"70. Checa, il mio compagno di squadra, girava in 2'03"57!

Il problema più grande, almeno nella prima fase dello sviluppo, risiedeva nel motore. Nella prima sessione di test avevo usato la versione "screamer" che aveva un'erogazione molto violenta, quindi sbagliata. Perché con queste potenze non si può usare una configurazione come quella adottata dai tecnici e dai team Yamaha nel 2003, in quanto l'erogazione era troppo violenta e metteva in crisi tutta la moto: il telaio, le sospensioni e soprattutto la gomma posteriore, che si deteriorava troppo in fretta.

Notai subito, poi, che la M1 non derapava in modo lineare: si muoveva ondeggiando e obbligava a chiudere il gas in continuazione.

Quindi all'inizio si poteva andare forte, con la M1, ma per cinque giri; perché quando la gomma si rovinava le reazioni diventavano poco amichevoli.

Pensavo alla Honda, che invece restava ben gestibile anche quando la gomma si deteriorava, e quello è stato il primo momento in cui il confronto mi è apparso proprio sfavorevole alla Yamaha.

Ecco perché, già nella terza giornata del primo test, ho voluto provare il quattro cilindri a scoppi irregolari. Il reparto corse aveva infatti spedito in Malesia ben cinque motori, e ho scelto subito quello che veniva chiamato "big bang". Era, appunto, il motore a scoppi irregolari, nella sua prima versione.

Ho realizzato immediatamente che si trattava del propulsore con il maggior potenziale, anche se aveva un problema: andava piano. Ma proprio piano. Era il più lento di tutti i motori che il reparto corse mi aveva messo a disposizione, ma se non altro si riusciva almeno a gestirlo bene. Soprattutto, si riusciva a fare una decina di giri, quindi almeno metà gara, mantenendo un ritmo costante. Era una buona base di partenza. Ho cercato di non pensare subito al problema della potenza quanto alla facilità di utilizzo, perché avevo capito che l'erogazione era il limite più grande.

Venivo dalla Honda, avevo un riferimento importante...

«Il "big bang" è la strada che dobbiamo seguire, d'ora in poi: eliminiamo l'altra versione e concentriamoci su questo motore» dissi agli ingegneri di Iwata, al termine del lungo briefing tecnico finale. E loro, una volta tornati in Giappone, hanno iniziato a lavorare solo su quello.

Alla fine, il campionato mondiale 2004 l'ho vinto in curva e in staccata.

Sin dal primo test, ho capito che con la Yamaha, per vincere, avrei dovuto privilegiare la guidabilità. Quindi, ho realizzato che avrei dovuto sfruttare le doti della ciclistica.

La Yamaha non andava molto forte, ma mi è apparsa subito maneggevole ed efficace in curva. Mentalmente, mi sono dunque imposto di modificare il mio modo di guidare per poter sfruttare le caratteristiche della M1.

Ci siamo quindi concentrati in primo luogo sullo sviluppo delle doti della ciclistica Yamaha: efficacia in frenata, facilità di inserimento in curva, agilità nei cambi di direzione.

Ma una moto va sviluppata facendo crescere tutti i settori, quindi per esaltare

queste doti avevamo anche bisogno di dotare la M1 di un motore più dolce e più progressivo. Il problema non era certo andare forte: dentro di me, mi ero già abituato all'idea che avrei dovuto recuperare in staccata e in curva quello che avrei perso in rettilineo.

Non mi ero fatto troppe illusioni sull'incremento della potenza che avrebbe potuto guadagnare il motore. Ho capito subito che non avrei mai avuto il motore della Honda.

Mi bastava un propulsore che smettesse di mettere in crisi la ciclistica e che consentisse alla gomma posteriore di restare efficiente per tutta la durata della gara.

In ogni caso, ho sempre chiesto maggiore potenza; quindi prestazioni migliori. Ho cominciato già dal primo test, in Malesia, e ho continuato nella seconda e nella terza sessione di prove, che abbiamo svolto di nuovo a Sepang e poi a Phillip Island, in Australia. Proprio in quell'occasione mi è stato detto che avrei dovuto avere pazienza. Infatti la prima, vera evoluzione del "big bang" è arrivata solo in marzo, nel secondo test di Phillip Island. Cioè il nostro quarto test in assoluto. Una sessione veramente privata, perché la Yamaha aveva riservato la pista in esclusiva.

Quello è stato uno dei momenti più belli e significativi di tutta la stagione 2004.

Perché nei test di febbraio, svolti insieme agli altri team della MotoGP, avevamo preso una gran paga. Infatti alla fine, riunendo la mia squadra, ho detto: «Ragazzi, questa volta abbiamo proprio rimesso i piedi per terra!».

Erano rimasti tutti in silenzio, in segno di assenso. In quel test avevo subito un distacco di undici secondi dalle Honda di Edwards e Gibernau, al termine delle simulazioni di gran premio.

Quando siamo tornati a Phillip Island, in marzo, ho trovato la prima evoluzione del motore, che era stata spedita dal Giappone. Il nuovo propulsore, sempre a scoppi irregolari ma dotato di maggiore forza, garantiva effettivamente anche maggiore potenza. I tecnici avevano mantenuto la promessa, quindi. In effetti la M1 era migliorata: andava meglio.

Quando ho svolto la simulazione di gara, e abbiamo confrontato i dati, nessuno di noi credeva ai propri occhi.

L'ho conclusa con un vantaggio di sedici secondi, rispetto ai tempi di Edwards e Gibernau. Non solo, avevo fatto segnare 1'30"82 nell'ultimo giro!

Ci sono stati momenti di grande euforia perché lì, per la prima volta, abbiamo capito che il nostro potenziale era alto.

Quel test non ci ha solo confortato: ha iniziato a farci sognare. Ma dopo un po', ho raffreddato gli animi.

«Calma, ragazzi. Aspettiamo. Non diciamo niente a nessuno: né da qui, né quando torniamo a casa» ho chiesto subito.

«Non divulghiamo i tempi veri: diciamo un po' gonfiati...» mi sono raccomandato.

Avevo un duplice obiettivo: desideravo che all'interno del reparto corse non calasse l'impegno, e poi volevo arrivare ai Test Irta di Barcellona facendo credere a

tutti di essere in grande difficoltà.

Era una strategia, insomma. Il fatto che molti mi guardassero in modo strano mi fece capire che la Yamaha aveva davvero perso la strada giusta, in tutti i campi.

«Ma come, cosa vuol dire non li diciamo?!» si domandava qualcuno, cercando di capire meglio. Brivio no, lui la pensava come me e Jeremy, ma c'erano altri che non avevano realizzato la situazione.

«Come "tanto..."?!» ho detto io, perché ho capito che, col tempo, quello era diventato davvero un ambiente in cui si era persa la cultura della vittoria. Era un gruppo di brava gente, un team gentile, che sorrideva a tutti. Ecco perché avevano smesso di vincere...

«Non diciamo niente, perché noi li dobbiamo fregare tutti» ho chiarito subito.

«Non siamo mica qui per fare dei piaceri agli altri. Guai a chi parla!» ho imposto. Ma poi l'ho spiegata, questa mia presa di posizione.

«Se iniziamo a raccontare a tutti il livello che stiamo raggiungendo, poi quelli della Honda si mettono a lavorare ancora di più. Siamo qui per fare dei favori alla Honda, noi?» ho chiesto in modo provocatorio, ottenendo finalmente una certa comprensione.

Perché io e Jeremy, ma anche Brivio, sapevamo bene che quelli della Honda, dai tecnici a tutti i componenti dei team, erano molto tranquilli. Li vedevamo, nei paddock, e avevamo capito che cosa pensavano di noi. Erano tutti certi che io e la mia squadra, la Yamaha, non avremmo combinato niente di buono: infatti alla fine di febbraio i team della Honda pregustavano già un campionato da dominatori, e a marzo inoltrato, grazie alla nostra decisione di mantenere un profilo molto basso, ne erano proprio certi.

E questo era esattamente ciò che noi avevamo deciso che loro avrebbero dovuto pensare.

«Facciamoli stare tranquilli, facciamoli pensare che per loro sarà un gioco da ragazzi, batterci, con la moto che hanno a disposizione...» ci siamo detti.

Di fatto, avevamo cominciato a disegnare una strategia, io, Jeremy e Brivio. Quindi, in quei giorni, a Phillip Island, la Yamaha ha iniziato a capire come si fa a cercare di vincere: non si deve lavorare bene solo nel reparto corse o in pista, ma anche fuori.

Naturalmente sapevamo che non avremmo potuto nasconderci troppo a lungo. Che sarebbero arrivati i Test Irta, a fine marzo, e subito dopo il Mondiale. Ma non volevamo far capire agli avversari che stavamo crescendo in fretta.

Così, per quasi tutto il periodo dei test invernali, non siamo mai stati i più veloci, a volte perché non eravamo in grado di esserlo, altre perché non cercavamo la prestazione a effetto. Però siamo sempre stati abbastanza vicini alle prestazioni dei piloti migliori. Volevamo comunque dimostrare che non eravamo troppo lontani, che noi eravamo sempre lì.

In Yamaha, a poco a poco, hanno cominciato a comprendere che nulla va lasciato al caso. La gente di Iwata era deficitaria anche in queste cose: nelle astuzie, nelle malizie, nel gioco psicologico. Non capivano che bisogna cercare di sfruttare tutto,

per poter sperare di vincere.

Jeremy me lo ha sempre ripetuto, questo concetto, sin da quando ho iniziato a lavorare con lui: «Non siamo obbligati a essere simpatici ai nostri avversari. Noi dobbiamo fare il nostro lavoro: vincere. E non è certo un problema quello che pensano di noi gli altri piloti e le altre squadre».

Ha ragione: se ti va bene restare tra i primi cinque, sorridi e sei simpatico a tutti. Ma noi non avevamo nessuna intenzione di arrivare nei primi cinque. Per quello che volevamo fare noi, cioè tagliare per primi il traguardo, serviva un altro modo di pensare.

«Dobbiamo smetterla di essere un team gentile, bisogna vincere!» ripetevamo. Ed è stato quello, il nostro slogan. Perché erano andati proprio giù, quelli della Yamaha. Ma lì hanno imparato una bella lezione, hanno iniziato a cambiare mentalità.

Jeremy ha riportato ordine, trasferendo in Yamaha la mentalità Honda riguardo al metodo di lavoro: ha impedito innanzitutto di intervenire troppo sulla moto.

Ha spiegato subito che si sarebbe andati avanti a piccoli passi, per gradi. Modificando una cosa solo dopo essersi accertati che effettivamente non andasse bene.

La Honda è troppo esagerata da una parte, perché non ti lascia toccare niente, e a volte quel modo di pensare limita il lavoro della squadra. Ma in Yamaha avevano davvero iniziato a esagerare dall'altra parte. Noi, quindi, abbiamo portato in Yamaha un po' della filosofia Honda, e quelli della Yamaha ci hanno trasmesso un po' della loro: abbiamo deciso che ci saremmo posizionati al centro, in mezzo a quelle due forme di estremismo.

Certo, tra le due, è preferibile il metodo Honda. Almeno per le cose importanti: si fa una scelta, poi si rimane fermi. Col nostro arrivo in Yamaha, infatti, anche la M1 ha iniziato ad avere il cannotto saldato...

Ma prima di giungere a quella fase, siamo passati attraverso altri problemi. Alcuni grandi, e soprattutto subdoli. La forcella, ad esempio.

"Ma com'è possibile, freno e poi sento qualcosa che non va", mi dicevo durante le prime prove del campionato. Senza mai riuscire a trovare una risposta.

"È come se si spostasse il manubrio e la moto scivolasse in avanti" ripetevo tra me e me, e poi ai tecnici. Ma nemmeno loro erano in grado di darmi una risposta.

Ho corso le prime tre gare avvertendo sempre questo problema. Che, in verità, a Welkom non mi è sembrato così grave.

In Sudafrica, non si sa perché, andava tutto bene: quei difetti che abbiamo trovato dopo, là non c'erano. Sicuramente in quel weekend ero ispirato, ma c'erano anche delle ragioni tecniche: quella è una pista in cui l'asfalto è liscio e non ci sono frenate molto violente. E poi, certo, lì mi aveva aiutato il momento di grazia: quel giorno ho potuto fare di tutto... Infatti dopo, cioè a Jerez e a Le Mans, dove sono giunto solo quarto, sono stati guai.

Ma almeno, proprio in Francia, cioè nei test che hanno seguito il gran premio, abbiamo scoperto dove risiedesse il problema: nella forcella. Che, funzionando male,

nelle staccate violente finiva per non svolgere il proprio lavoro: a un certo punto comprimeva molto la gomma, così nemmeno il pneumatico riusciva più a svolgere bene il suo lavoro.

Nessuno di noi aveva mai osato pensare che la forcella si bloccasse, e che di conseguenza bloccasse la ruota. Chi poteva immaginarlo?

Ma è anche per quello che siamo andati male a Jerez e a Le Mans, anche se perduravano i problemi di erogazione.

Dopo aver pensato a tutte le situazioni possibili, abbiamo però iniziato a valutare anche scenari che sembravano impossibili. E siamo arrivati alla forcella. Perché prima, cioè durante le gare iniziali, avevamo provato di tutto a livello di regolazioni senza però essere mai riusciti a risolvere il problema.

La Ohlins era rimasta un po' indietro, rispetto alla Showa, anche perché negli ultimi anni i piloti della Yamaha non avevano mai chiesto delle vere e proprie evoluzioni della forcella. L'intoppo stava nel suo funzionamento, cioè nel sistema idraulico.

Comunque, scoprendo quale fosse il problema di instabilità dell'anteriore in staccata, mi sono messo a lavorare insieme ai tecnici della Ohlins. Che hanno reagito bene. Sono stati molto bravi: hanno iniziato a impegnarsi sempre più, a seguirci, e con le nostre indicazioni hanno progettato una nuova, ottima forcella.

Venivamo comunque da un lungo lavoro, a livello di ciclistica, perché avevo trovato una moto che era totalmente fuori assetto, anche riguardo alle sospensioni; infatti quando le gomme iniziavano a muoversi, per via del calore oppure a causa del deterioramento, la moto diventava inguidabile.

Quando ho ricevuto la M1, nel gennaio del 2004, ho avuto subito la sensazione che le squadre e i piloti che l'avevano gestita prima erano andati in confusione. Andavano avanti per tentativi, senza seguire una logica.

Ecco perché con l'arrivo di Jeremy gli ingegneri della Yamaha hanno anche imparato un nuovo metodo di lavoro: prima erano abituati a intervenire molto sulla moto, la stravolgevano in continuazione, e quando fai così perdi la strada.

Noi venivamo dalla Honda, che addirittura blocca il telaio nella zona del cannotto di sterzo, per impedire che le squadre intervengano sulle geometrie. Loro fanno i calcoli, e quando decidono che la moto va bene non si può toccare più niente. È la mentalità della HRC.

La Yamaha era all'opposto: aveva una ciclistica che permetteva di fare qualsiasi tipo di intervento, quindi in ogni turno si poteva spostare, alzare, abbassare; era possibile lanciarsi in esperimenti di tutti i generi. Prima del nostro arrivo, tecnici e piloti erano abituati, quasi a ogni gara, a riposizionare il motore, cambiare il tiro catena, spostare l'ammortizzatore, cambiare l'inclinazione della forcella. Insomma, facevano un gran casino!

Agivano in grande libertà, e se si mette un telaio così modificabile in mano a gente che non ha le idee chiare e che ha la tendenza a lasciarsi andare, è finita: si va in confusione. Ed era esattamente quello che avevano fatto i piloti e i team Yamaha nel 2003.

9

Dicono che sono un ragazzo fortunato. Che mi va sempre bene. Che mi è andata bene, soprattutto, ogni volta in cui ho fatto un passo importante nel corso della mia carriera. Perché, così affermano, ho sempre avuto le migliori moto e le migliori squadre del momento.

Col tempo ci ho fatto l'abitudine, perché hanno iniziato a dire che io sono un privilegiato quando ancora per me andare in moto era solo un gioco, cioè negli anni della Sport Production. Sono abituato a questo. E anche all'invidia.

Ma quando si tocca l'argomento "squadra", non lascio mai perdere. È troppo importante. La fortuna c'è stata e deve sempre esserci, ma in molti casi devi saperla stimolare facendo le scelte giuste. E io, le scelte giuste, le ho sempre fatte. Ecco perché ho avuto il meglio. Non solo perché sono fortunato, ma anche perché cerco di essere lungimirante: sulle cose ci ragiono, so quello che voglio e cerco di ottenerlo.

Ho sempre indagato per capire quali fossero gli elementi giusti, quindi le persone con le quali poter ottenere certi risultati. Non ci sono mai stati l'imprevisto, la casualità, dietro le mie vittorie. Almeno, quasi mai. Ci sono state soprattutto delle scelte.

Le mie squadre non mi sono capitate, quindi. Le ho sempre scelte, volute, cercate.

Anche da questo punto di vista, credo di aver aperto una nuova strada: sono stato il primo pilota a stabilire che la squadra dev'essere la priorità.

Alla maggior parte degli altri piloti, prima di me, non importava troppo della squadra: non c'era quell'attaccamento tra pilota e team che invece ho creato io. Quando un pilota cambiava squadra, cambiava lui e basta. Non ha mai portato con sé il proprio team, come ho fatto io alla fine del 2003. Nessuno ha mai creato quel rapporto, quel legame, quella forza del gruppo nella quale io ho sempre creduto.

Quando un pilota firma un contratto con nuove Case, non chiede mai di far spazio anche alla propria squadra. Almeno, non è mai successo. Fino a quando io non ho fatto questa scelta. Destando scalpore.

Perché il pilota tende sempre a dire "basta che siano bravi, poi un gruppo vale l'altro". Io no. Ho sempre scelto le persone con le quali lavorare. È opinione comune che questo sia uno sport individuale, visto che in pista c'è il pilota, da solo contro gli altri, quindi il risultato finale è nelle sue mani. Ma in realtà anche questo è diventato, con gli anni e con l'evoluzione tecnologica, uno sport di squadra. Se il pilota non ha un gruppo forte alle spalle, può vincere anche qualcosa, ma non può realizzare imprese straordinarie.

Il gruppo conta. È fondamentale motivare la gente che lavora per te, è importante che ci sia calma e armonia, che ognuno sappia cosa deve fare; è molto utile avere un consigliere, uno del quale ti fidi e col quale puoi discutere nei momenti delicati. Io, tutto questo, l'ho sempre cercato.

Sin dall'inizio della mia avventura internazionale, nel 1995.

In quel periodo la squadra ufficiale dell'Aprilia, nella 125, era il Team Italia gestito da Domenico Brigaglia. Io non ho cercato di entrare nella sua squadra, ho voluto invece andare a lavorare con Mauro Noccioli. E con lui ho poi vinto il titolo mondiale nel 1997.

Sarei potuto rimanere con Noccioli, per il passaggio in 250, invece ho scelto la squadra di Rossano Brazzi. E con quel team ho conquistato il titolo nel 1999.

Non ho cambiato sistema, naturalmente, per la 500: ho scelto io la squadra, che in quel caso era il team di Jeremy Burgess. E sono arrivato al titolo della mezzo litro, nel 2001.

La squadra di Jeremy, che era diventata anche la mia, l'ho voluta poi con me in Yamaha. Ed è stato un altro successo.

Quindi avrò pure avuto fortuna, ma penso di essere stato anche lungimirante e coraggioso. Se ho avuto il meglio, è anche perché ho saputo individuare e conquistare il meglio.

Ho imparato subito, sin dagli esordi, l'importanza del gruppo. Quando sono approdato nella squadra di Mauro Noccioli, infatti, ho trovato Mario Martini, che è diventato il mio meccanico. Abbiamo iniziato a lavorare insieme nell'anno dell'Europeo, nel 1995, ed è stato con me fino al titolo mondiale della 125.

Mario Martini è stato il mio primo meccanico, ma soprattutto la persona che ha iniziato a farmi capire l'importanza del rapporto tra il pilota e la squadra. Con lui avevo un rapporto che andava oltre la moto: ci andavo in giro, parlavamo molto, eravamo uniti. È con lui, quindi, che ho iniziato a capire quanto conta avere un legame profondo con i propri meccanici, con la propria squadra.

Dopo quell'esperienza ho sempre fatto di questo rapporto un elemento fondamentale.

Mauro Noccioli, Rossano Brazzi, Jeremy Burgess. Sono tre capitecnici con i quali ho condiviso le vittorie importanti a livello mondiale. Tre persone diverse, con caratteri differenti.

Mauro Noccioli, toscano verace, è stato vicino a me in anni importanti per la mia carriera: con lui ho affrontato le prime esperienze internazionali, nel 1995,1996,1997. Sempre nella 125. Il primo anno nell'Europeo, poi nel Mondiale.

Giunto alla fine del 1994, ho dovuto pensare al mio futuro. Perché la Sport Production era il punto di partenza: dopo aver vinto in quella categoria bisognava pensare alle moto da corsa vere. Finiva un'epoca, insomma. Iniziavo a fare sul serio.

Proprio alla fine della stagione, si è presentato Carlo Pernat, all'epoca direttore sportivo dell'Aprilia.

«Nel 1995 fai l'Europeo 125; se arrivi nei primi tre, dal 1996 ti garantisco la moto per il Mondiale.» Il Mondiale, naturalmente, era il punto di arrivo anche per me. Graziano si occupava della mia carriera, mi consigliava nelle scelte. Riteneva quella proposta un'opportunità molto interessante. E lo era, in effetti: Pernat ci ha offerto un contratto di tre anni con l'Aprilia.

Il Team Italia era pronto ad accogliermi, ma io ho chiesto di essere inserito nella

squadra in cui Mauro Noccioli era il capotecnico, perché quel team mi dava fiducia; mi sembrava adatto a me.

Ed è stata una scelta giusta. Le mie moto sono sempre andate bene, con la squadra di Noccioli, mentre a volte quelle del Team Italia hanno avuto dei problemi. Alla fine il mio bilancio, con Mauro, è stato più che positivo: ho dominato il campionato italiano, e sono stato terzo nell'Europeo. Non era il risultato che sognavo, ma mi avrebbe garantito il passaggio al Mondiale. Che ho vinto, nel 1997. Cioè alla fine del terzo anno di collaborazione con Noccioli.

Non abbiamo mai litigato, di problemi ne abbiamo avuti pochi. Solo che a un certo punto lui ha iniziato ad avere una filosofia di vita e di corse molto diversa dalla mia. Naturalmente è emersa col tempo, questa differenza, e comunque non ci ha impedito di centrare il nostro obiettivo: il titolo mondiale.

Abbiamo cominciato ad allontanarci perché lui si comportava in modo un po' troppo paternalistico, e lo stesso facevano le persone che lavoravano con lui: volevano sempre insegnarmi qualcosa, e questo atteggiamento mi metteva molta pressione.

Noccioli cercava sempre di spiegarmi come guidare, invece secondo me il pilota dev'essere lasciato libero di fare le sue esperienze. Io, almeno sul modo di guidare, volevo essere lasciato libero.

Discutevamo quindi sempre sulla tecnica di guida. Lui in quegli anni si era fissato sul fatto che si dovesse sempre spingere sulle pedane, per tenere la moto ferma, in modo da controllarla meglio. Quando la moto non funzionava bene, magari perché c'era un problema sull'anteriore oppure in accelerazione, lui diceva sempre che non spingevo abbastanza sulle pedane. Può anche essere un sistema utile, ma ti deve venire naturale, altrimenti non è il caso. E a me non veniva naturale guidare così; oltretutto non mi sembrava nemmeno redditizio.

Comunque, non è per questo che ho deciso di approdare in un'altra squadra, quando ho organizzato il mio passaggio alla 250. Con Noccioli, e i ragazzi del team, ho imparato molte cose. Anche perché Mauro è un tecnico estremamente competente, un vero esperto di motori.

Inoltre quello era un team divertente. Siamo stati un gruppo unito, e forte. Ho un bel ricordo di quegli anni.

Il 1997 ha rappresentato un po' la mia consacrazione, a livello internazionale. E anche la conclusione della prima parte della mia carriera.

È stato anche il periodo in cui ho deciso di cambiare un po' il mio look. E l'ho fatto a modo mio, cioè con una serie di follie. Anche se il primo, vero cambiamento è stato determinato da una sorta di fioretto che avevo fatto durante la stagione 1997.

"Se vinco il Mondiale me li taglio" ho deciso un giorno, mentre pensavo ai miei capelli. Che erano, effettivamente,troppo lunghi. Non mi decidevo mai a tagliarli, pur avendone voglia, e così a un certo punto mi sono imposto questa sorta di cabala.

A Mondiale conquistato, ho dovuto rispettare il fioretto. E quando mi sono deciso a tagliarmi i capelli, ho anche stabilito che avrei dovuto esagerare: me li sono fatti dipingere di blu!

Siamo andati dal mio barbiere di fiducia. Eravamo in tre: io, Uccio e Pirro, uno dei ragazzi della tribù. Anche lui aveva i capelli lunghissimi, io gli ho dato coraggio. Uccio, in verità, non se l'è sentita di colorarli, gli bastavano già corti, invece Pirro se li è anche ossigenati. Non l'hanno presa tutti bene, a casa, questa nostra scelta - quando Pirro è andato a casa, sua mamma si è messa a piangere - ma è in quel modo che è iniziata la saga dei capelli.

Per noi, cambiare colore era una sorta di rituale. Ed era soprattutto una cosa frequente. Io sperimentavo, a volte, dei tagli piuttosto strani, con colori bizzarri. Ma il top è stato raggiunto quando ho pensato e realizzato quella che resta la mia "acconciatura" più celebre: è quella che chiamammo "il taglio alla Brazzi".

Rossano Brazzi era diventato il mio capotecnico dopo il mio passaggio in 250, alla fine del 1997. Quel taglio mi avrebbe reso simile a lui, durante il Gran Premio d'Italia del 1998.

Il taglio alla Brazzi consisteva nel rendersi pelati nella parte alta della testa, mantenendo però i capelli nella parte bassa, tutto intorno.

Per essere sicuro del risultato, avevo portato la foto di Brazzi al mio barbiere. Giovedì pomeriggio, quando ci siamo visti in circuito, ho tenuto il cappellino per non far vedere i capelli. O, per meglio dire, ciò che ne era rimasto.

Lui non ci aveva fatto caso, quindi è andato tutto bene.

Venerdì mattina, per le prime prove, sono arrivato in ritardo, per non destare sospetti: io ero sempre in ritardo, e lui smaniava moltissimo (infatti in questo non andava molto bene con me...), ma questa volta l'ho fatto di proposito. Brazzi è un tipo ansioso, quando non mi vedeva al box mentre stavano per iniziare le prove cominciava ad agitarsi e a far agitare tutti gli altri.

Comunque, ho aspettato che lui si innervosisse ben bene, prima di farmi vedere al box. Quando mi ha visto arrivare conciato in quel modo, presentandomi cioè con il look "alla Brazzi", Rossano ha iniziato a ridere. Tutti abbiamo cominciato a ridere. È stato un tale shock, ma anche una cosa così buffa, che abbiamo rischiato di non disputare le prove...

È stato bellissimo. Uno dei tanti momenti in cui Rossano rideva di gusto, per le sorprese che gli combinavo. E noi con lui, perché la sua squadra è piena di gente simpatica.

Con Brazzi ho avuto un bellissimo rapporto. A volte è difficile andare d'accordo con lui, visto che è un po' burbero, spigoloso. Ma bisogna saperlo prendere: in realtà è simpaticissimo. Passavamo i fine settimana delle gare in grande allegria, molte volte io e i ragazzi della squadra ci divertivamo proprio a farlo arrabbiare. Perché lui si arrabbia sempre molto, è facilissimo farlo infuriare. Ma alla fine me le perdonava tutte, perché io e lui avevamo un gran rapporto.

Lui è stato il primo a capire il mio potenziale. Quando sbagliavo, il primo anno, il 1998, lui si arrabbiava molto perché pensava che noi avremmo lottato per il titolo sin dall'inizio; io invece la mia prima stagione in 250 l'avevo presa un po' alla leggera, nel senso che volevo solo imparare divertendomi. Non avevo dei grossi obiettivi. Lui no, pensava che avremmo potuto farcela. In quella stagione 1998 ho commesso molti

errori nelle prime gare, uno dei quali è legato a un episodio indimenticabile.

Eravamo in Spagna, a Jarama. Partivo col quarto tempo. In quel periodo non riuscivo a essere veloce come Harada e Capirossi, così in gara prendevo paga regolarmente. E mi arrabbiavo moltissimo. Rossano lo sapeva, che io volevo provarci comunque, quindi prima della gara mi ha preso da parte.

«Ascolta, non c'è niente da fare, qui non vai come loro, è inutile cercare di stare davanti a quei due lì; dammi retta, porta a casa dei punti, non fare cazzate!»

«Va bene» ho risposto io, anche se mi sono subito reso conto di non averlo convinto.

«Mi raccomando, non andargli dietro, stai calmo» si è infatti raccomandato fino al momento in cui non mi ha lasciato solo sulla griglia di partenza.

«Va bene Rossano, vado piano, starò calmo» l'ho rassicurato.

Capirossi è incappato in un "dritto" alla prima curva e io mi sono ritrovato dietro a Harada. Stavo lì, calmo, però improvvisamente ha iniziato a venirmi una gran voglia di attaccarlo. E l'ho fatto. Dopo pochi giri l'ho passato, ma subito dopo essere andato davanti sono caduto.

Ho pensato subito a Brazzi. Il terrore che avevo nel tornare ai box era tale, che ho provato a ripartire e a recuperare. Ma la mia Aprilia era tutta piegata, in capo a qualche giro ho capito che non sarei andato da nessuna parte, e ho dovuto arrendermi. Non potendo restare in eterno in mezzo alla pista, mi sono rassegnato a rientrare ai box. Da Brazzi. E infatti lui era lì, ad aspettarmi. Era veramente incazzato, aveva una faccia che faceva paura. Al mio arrivo c'era un gran silenzio. Ho cercato di entrare un po' incurvato, per simulare qualche botta subita, e ho mostrato una faccia sofferente guardandolo con un'espressione molto dimessa.

Dovevo fingermi più triste che potevo. Naturalmente sapevo che non sarebbe servito a niente, ma ci volevo provare.

Mi sono tolto il casco, e appena Rossano mi ha avvicinato ho cercato di organizzare una difesa credibile.

«Mi è partita, non sono riuscito a tenerla, non so perché. ..» ho farfugliato io.

Lui mi ha guardato e mi ha detto: *«In cu' t'à ne propre capi un cazz!»*.

L'ha detto in dialetto romagnolo, con una faccia terrificante, con quei baffoni e gli occhi feroci. C'è voluto un po' perché ricominciasse a parlarmi.

Il fatto è che quell'anno in Aprilia c'era molta tensione. Eravamo tre team: ci si sorrideva, ma volevamo tutti vincere. C'era una grande rivalità non solo tra Capirossi, Harada e me; ma anche tra Noccioli, Sandi e Brazzi, che erano i tre rispettivi capisquadra. E quando io facevo una brutta figura, Rossano si arrabbiava.

Brazzi è un grande conoscitore del motore a due tempi e della sua carburazione. Mai visto uno così. Era sempre interessante quando controllava la carburazione. Mi piaceva stare a guardare. Nel team si parlava poco, ma c'era un'intesa incredibile: arrivavo con la moto nel box, Paolo toglieva il sottocarena, Carlo stendeva il telo, Brazzi prendeva la sua piccola torcia e verificava la carburazione del cilindro che stava in basso. Era un momento mistico, tutti stavano zitti. Poi Rossano si rialzava, nel silenzio assoluto, e sentenziava: «E magra» oppure «è grassa». Poi diceva che

cosa andava fatto.

La mia moto è sempre stata molto veloce e affidabile. I nostri rivali dicevano che noi ricevevamo materiale migliore dal reparto corse, ma non era vero: avevamo Brazzi, che era il più bravo a trovare la messa a punto della moto. Infatti gli altri avevano spesso problemi di carburazione, e a volte hanno grippato per questo. La mia moto è sempre stata perfetta.

La mia prima vittoria in 250, conquistata ad Assen, in Olanda, è stata in realtà anche merito di Brazzi.

Perché da Noale era arrivata una marmitta nuova. La moto andava effettivamente un po' meglio, ma Brazzi mi ha detto: «Noi per la gara non la mettiamo».

«Perché?» ho chiesto.

«Secondo me "smagrisce", così quando il motore si scalda si rompe» mi ha spiegato.

L'ho ascoltato, e mi sono lasciato convincere: non ho montato, infatti, la marmitta nuova. Le altre due Aprilia, quelle di Loris e Harada, si sono invece presentate al via con quella novità. E in gara si sono rotte, entrambe. La mia no, così ho vinto.

Avevo visto giusto, quindi, nello scegliere Brazzi e la sua squadra. Quando in Aprilia hanno iniziato a pensare di trasferirmi in 250, hanno pensato che sarei rimasto con Noccioli. Ma alla fine di quella stagione '97, io presi una decisione diversa.

Avevo individuato in Rossano Brazzi il tecnico che avrebbe potuto farmi fare un altro salto di qualità. Dopo essere cresciuto molto con Noccioli e Martini negli anni della 125, sapevo che avrei dovuto progredire ancora. E secondo me Brazzi era il tecnico giusto per riuscirci; per progredire come pilota, attraverso la 250. Brazzi mi dava molta fiducia: per la sua esperienza e per il suo gruppo di collaboratori.

Non so perché mi ero intestardito con lui, forse perché io da piccolo ero un tifoso di Loris Reggiani e Brazzi era stato il suo capotecnico. Comunque, per me era mitico. In quel periodo lui aveva appena concluso la sua esperienza in 500 con Doriano Romboni (altro pilota che mi piaceva molto) e si apprestava a tornare in 250.

«È tutto a posto, Brazzi seguirà Capirossi, tu passerai in 250 con Noccioli» disse Pernat, durante una riunione.

«Ho altre idee per il mio futuro» replicai io.

«Quali idee?» mi chiese Pernat.

«Voglio Brazzi!» sentenziai.

Allora ha chiesto a Capirossi che cosa ne pensasse, e Loris ha risposto che per lui Brazzi o Noccioli non avrebbe fatto una grande differenza.

"Benissimo, così con Brazzi ci vado io" ho pensato.

Sono riuscito quindi a raggiungere il mio secondo obiettivo. Dopo aver scelto Noccioli per il debutto nel Mondiale 125.

Durante la stagione 1999 mi sono trovato di fronte a un'altra scelta: restare in 250 o passare in 500 con la Honda. E anche in questo caso ho fatto valere le mie idee, in materia di squadre. Infatti sono stato chiaro subito, sin dal primo contatto.

«Per la moto va bene quella che mi date: anche se non è esattamente quella ufficiale mi sta bene lo stesso; ma io voglio Jeremy Burgess al mio fianco» ho detto

agli emissari della Honda, venuti a Rio de Janeiro per offrirmi una NSR.

Ho lottato per avere Jeremy, l'ho scelto e l'ho imposto come condizione.

Jeremy Burgess l'avevo conosciuto a Phillip Island, sempre in quella stagione 1999, e mi aveva subito fatto una grandissima impressione. Ho capito immediatamente che con lui, vista l'esperienza che aveva, il mio debutto nella 500 sarebbe stato meno traumatico.

Poiché avevo posto Jeremy come priorità, venne organizzato un incontro segreto nel box di Phillip Island.

Jeremy aveva praticamente smesso di seguire le gare. Si faceva vedere solamente di tanto in tanto, perché a inizio stagione c'era stato il brutto incidente di Doohan, a Jerez, che di fatto mise poi fine alla sua carriera. La squadra di Burgess era stata un po' smembrata; i meccanici di Mick si erano divisi per dare una mano agli altri team Honda.

Jeremy, che non voleva fare il capotecnico di Gibernau, preferì restare a casa.

Ma in Australia, nella gara di casa, era venuto. Gli avevano detto che io volevo lui, gli hanno spiegato che la HRC avrebbe potuto organizzare un meeting proprio a Phillip Island, e lui aveva accettato.

L'incontro è stato organizzato sabato sera, alla vigilia della gara, perché il paddock sarebbe stato vuoto e non avremmo dato nell'occhio. Oltre a Jeremy, c'erano anche Alex e Dickie. Solo loro tre. Io sono arrivato con Carlo Florenzano.

Appena entrato, ho puntato subito gli occhi verso la NSR ufficiale. E ho immediatamente chiesto di salirci sopra.

Quando mi è stato detto sì, non me lo sono fatto ripetere due volte. Era quella di Gibernau. Le altre erano tutte coperte, avevano tenuto quella per permettermi di avere un primo contatto.

Sono stato subito conquistato dal fascino di quella moto, anche se ci sono rimasto sopra soltanto per qualche minuto.

«Guarda, è giusto che ti dica che sto pensando di smettere del tutto» mi ha detto Jeremy.

«Mi resterebbe ancora un po' di voglia, in effetti, però devo ancora decidere che cosa fare.»

"Come, vuoi smettere?!" ho pensato io. Ero arrivato a lui, stavo già fantasticando, e lui mi diceva che stava considerando l'idea di lasciare le corse.

«Mi serve un po' di tempo per riflettere» mi ha detto, e io non ho potuto fare altro che prenderne atto.

In ogni caso, Jeremy mi aveva trasmesso una sensazione di tranquillità, di calma, di serenità, che ho apprezzato subito molto.

«Va bene, aspetteremo» ho replicato.

«Però il mio ok è subordinato a quello di Jeremy: attendiamo la sua risposta e poi vedremo» ho aggiunto, guardando i presenti e naturalmente anche lui.

E siamo rimasti tutti in attesa.

La trattativa con la Honda, in realtà, era già iniziata da tempo. Alla fine dell'estate

avevano mandato Carlo Florenzano.

«Se sei interessato alla 500, la Honda ha qualcosa da proporti: c'è la possibilità infatti di arrivare alla 500 ufficiale» mi aveva detto.

Un ragazzino sogna la 500, e a volte non osa neppure sognarla, quindi l'idea mi piaceva. Mi sono mostrato subito interessato, anche se ho preso tempo.

Nel fine settimana del GP Imola è avvenuto poi il primo incontro con i giapponesi.

«Non ho fretta, adesso penso solo a vincere il Mondiale della 250; prima di quel giorno non decido niente» ho messo subito in chiaro.

«Va bene, ma ricordati che non ti possiamo aspettare troppo» avevano replicato loro, quasi offesi.

«Certo, ma se la 250 non la vinco adesso, poi non la vinco più; invece per la 500 c'è tempo» ho spiegato, giustificando il mio atteggiamento.

Avevo 19 anni, quindi tutto il tempo che volevo. Ecco perché, così come alla fine del 1996 avevo deciso che non sarei andato in 250 senza aver prima vinto il titolo della 125, alla fine del 1999 non avevo alcuna intenzione di pensare alla 500 senza aver prima conquistato quello della 250.

Poi l'ho vinto, il titolo, ed è stato tutto più facile. Ma non sarei tornato sulla mia decisione: sarei rimasto nella 250 fino al raggiungimento del mio obiettivo.

Quindi, l'ultima parte del Mondiale 1999 l'ho vissuta con le sirene della 500, anche se poi alla fine quelli della Honda mi hanno aspettato. Hanno capito la situazione. E la sera del GP Rio, in Brasile, dove avevo vinto il titolo, ho incontrato di nuovo Florenzano, che faceva da tramite con la Honda. E questa volta avevo la mente sgombra per pensare al futuro.

Quando poi sono salito sulla NSR, nel box di Phillip Island, ho provato immediatamente una grande sensazione e ho capito che la mia carriera sarebbe effettivamente proseguita verso la 500.

Dopo due stagioni in 250 con l'Aprilia e il team di Brazzi, vicecampione al debutto, campione del mondo l'anno seguente, stavo per raggiungere l'apice, il punto di approdo di ogni pilota. Dopo solo quattro stagioni di campionato mondiale. E a sei anni dal mio debutto in una gara di moto, avvenuto con una Cagiva 125 nel campionato italiano Sport Production.

Certo, bisognava ancora aspettare la decisione di Jeremy Burgess. Fortunatamente non è stata un'attesa lunga: Jeremy ha ripescato quella residua voglia di corse che gli era rimasta, trovando la motivazione proprio nel fatto di poter iniziare una nuova avventura con me. La cosa lo stuzzicava, ecco perché alla fine ha detto sì.

E, insieme, abbiamo poi formato quel gruppo che sono riuscito a portarmi dietro addirittura in Yamaha.

Un mese dopo, in novembre, ho iniziato a lavorare con lui e con la sua squadra.

Negli anni della 500 la Honda NSR rappresentava un punto di arrivo. Il sogno di una intera carriera. Io avevo 20 anni, quando sono arrivato a quel punto. Quando ho realizzato quel sogno. Era il novembre del 1999. Avevo appena vinto il campionato del mondo della 250, il mio secondo titolo mondiale dopo quello della 125

conquistato nel 1997. E avevo di fatto messo fine alla mia avventura con l'Aprilia.

Non è stato semplice prendere la decisione di lasciare così presto la 250. Era stato un percorso lungo. Ho iniziato a pensarci nella seconda parte di quella stagione '99, mentre stavo viaggiando verso il titolo. Iniziai a guardare un po' più avanti, al futuro. Che in quel periodo, per un pilota che stava per diventare campione del mondo della 250, significava il passaggio alla 500. Così come oggi significa il salto nella MotoGP.

Ho riflettuto lungamente, prima di decidermi, perché avevo solo 20 anni. Avrei potuto insomma difendere il mio titolo, guadagnare molto più denaro e correre un 2000 piuttosto tranquillo. Ma io sono curioso, cerco sempre nuovi stimoli, quindi avevo anche una gran voglia di esplorare altri orizzonti; in più non capita tutti gli anni di ricevere l'offerta per guidare la Honda 500. Addirittura, la NSR 500 ufficiale.

Mi sentivo onorato per il fatto che la Honda avesse scelto me, che avesse inoltre acconsentito ad affidarmi la moto ufficiale attraverso una squadra allestita in Italia, quindi non il Team HRC Repsol. Insomma, avevo ottenuto tutto: la moto ufficiale, e soprattutto la presenza di Jeremy Burgess come capotecnico della squadra.

Con Ivano Beggio, il presidente dell'Aprilia, mi ero lasciato bene. Mi diede il permesso di provare subito la NSR 500, senza aspettare l'inizio del 2000. Senza obbligarmi a onorare il contratto, che scadeva il 31 dicembre.

E io non me lo sono fatto ripetere due volte.

Quando mi sono presentato a Jerez de la Frontera, in Andalusia, nel sud della Spagna, praticamente di fronte alle coste dell'Africa, ero tutto eccitato.

Il momento in cui un giovane pilota aveva la possibilità di provare una 500 era già importante, ma salire sulla Honda NSR era qualcosa di incredibile. Io, infatti, non stavo più nella pelle.

Oggi la 500 non c'è più, e con essa sono spariti sicuramente tanti problemi, ma anche una marea di emozioni. Perché nessuna moto al mondo ha il fascino di una 500 due tempi, quel carattere così violento che ti trasmetteva scariche di adrenalina a ogni cambio marcia. Io, poi, ho sempre seguito con molta attenzione quella classe. Innanzitutto perché era un punto di arrivo anche per me, e poi perché quello era il terreno sul quale si confrontavano i grandi campioni.

Il mio debutto, a Jerez, alla fine del 1999, è avvenuto con una delle moto con cui Alex Criville aveva conquistato il titolo mondiale. Era quindi una versione identica a quella che usava Mick Doohan, ritiratosi da poco dalle competizioni.

Quella NSR era dotata dell'evoluzione del quattro cilindri che veniva definito "screamer". La NSR che guidai invece nel 2001, l'anno in cui vinsi il Mondiale, era un po' diversa rispetto a quella di Doohan.

Mi ero immaginato il mio debutto su una Honda 500 ufficiale come una sorta di iniziazione che avviene attraverso una cerimonia di grande importanza e suggestione.

Ti aspetti, e io me lo aspettavo, di arrivare a Jerez e trovare uno scenario da favola. Immagini, e io lo immaginavo, di fare parte di un evento grandioso, curato nei minimi dettagli.

"All'arrivo vedrò i camion della Honda, la moto che sarà bellissima, lucida,

curatissima; entrerò in un'organizzazione impeccabile, con gli ingegneri giapponesi che gireranno attorno a me, i meccanici con i guanti bianchi mi assisteranno in ogni mia esigenza."

Bene, non è andata esattamente così.

Sono entrato in un paddock semideserto, mi sono guardato intorno e ho visto arrivare un furgone verde dell'Europcar: sui sedili c'erano Jeremy, Bernard (un meccanico del Team HRC) e, in mezzo a loro, un meccanico giapponese.

Jeremy non aveva badato ai formalismi: aveva ai piedi delle scarpe tipo le Timberland dei paninari milanesi degli anni Ottanta, e soprattutto un maglione orrendo, di lana scura con rettangoli disegnati nella parte bassa. Maglioni così, pensai subito, non se ne vedono più!

Insomma, il grande e leggendario Jeremy Burgess mi apparve come un uomo fuori dal suo tempo.

Sono rimasto lì, a guardare lui e i suoi pochi collaboratori mentre scendevano dal furgone a noleggio, e soprattutto mentre aprivano il portellone per scaricare la NSR.

Proprio perché Jeremy e quelli della Honda non si erano voluti far mancare nulla, avevano anche preso una cassetta degli attrezzi. E poi basta, finito. Era come se dovessimo andare a fare una scampagnata con una moto del concessionario.

A proposito: la NSR era nera, con i cerchi color arancio e il serbatoio grigio; le carene non avevano nulla. L'insieme era davvero poco curato.

"Ma come, questa è la moto più importante del mondo, la provo per conto della più potente Casa del mondo, col capotecnico numero uno, e questi fanno scendere da un furgone a noleggio verde una roba conciata in questo modo?!" mi sono chiesto immediatamente. Ero allibito. Non potevo crederci.

"E poi loro, ma guarda come sono conciati..." mi ripetevo, quasi scandalizzato.

Ci sono rimasto malissimo. Anche perché io sono sempre stato preciso e inflessibile, su queste cose: la mia moto dev'essere ordinata, nessun adesivo nel posto sbagliato, i colori delle varie componenti devono essere sempre coordinati e intonarsi all'insieme, i cerchi non devono essere segnati né sporchi, l'impatto visivo deve conquistare subito chi guarda. Sono fatto così con tutte le mie cose, figuriamoci con l'oggetto che amo di più: la mia moto da corsa.

Quindi, sarà per questa mania, fatto sta che sono rimasto sbalordito, attonito, incredulo. Mi veniva persino da ridere nel vedere quel furgone a noleggio verde, Jeremy che era vestito in modo orrendo, un solo meccanico giapponese in giro, quella cassetta degli attrezzi per terra, quella NSR che sembrava proprio lasciata andare. Non riuscivo a smettere di pensare: "E questa sarebbe la massima espressione del motociclismo?!".

Non è finita qui, comunque. Il quadro l'ho completato io.

Per questo evento, proprio per via della mia mania per i particolari, avevo preparato due tute che avevo fatto fare appositamente dalla Dainese. Le aveva disegnate Aldo Drudi: erano gialle, con la scritta Honda e un disegno di una Fiat 500; era il mio modo per rimarcare che si trattava della prima volta che guidavo una 500.

"Almeno sarò bello io" ho pensato vedendo la moto e quelli del team.

Mentre riflettevo su questa cosa, sono andato a prendere la mia borsa; ho estratto la tuta e Gibo mi ha fatto una domanda che subito mi è sembrata strana:

«Ma non hai la tuta Aprilia?».

«No.»

«Guarda che tu non la puoi mica usare quella tuta lì.»

«Che cosa?!»

«Non rientra negli accordi con l'Aprilia. Ti lasciano usare la Honda ma devi utilizzare la tuta con i marchi degli sponsor Aprilia sino alla fine dell'anno.»

Ed era vero. Purtroppo, aveva ragione. Il fatto è che Gibo non me lo aveva detto. Credeva di averlo fatto, ma non l'aveva fatto. Il panico mi ha avvolto all'improvviso.

"Non posso rinunciare a girare sulla NSR per una cosa così" ho pensato, mentre cercavo un'idea. Ho indetto una riunione, col mio clan.

«E adesso, cosa cazzo facciamo?» ho chiesto subito, invitando i presenti a farsi venire un'idea. Dopo qualche momento di riflessione, di intensa ricerca, l'idea mi è venuta.

«Ci vuole un amico che vada a prendermi la tuta, e che me la porti qui!» ho esclamato.

Ho telefonato a un mio amico di Pesaro, Filippo Palazzi, che era già venuto con me al debutto con la 250, sempre lì, a Jerez, due anni prima.

«Puoi andare a recuperare la tuta a casa mia, e poi prendere l'aereo per essere qui stasera?» gli ho chiesto, senza tanti preamboli.

«Dai, è anche una bella scusa per convincere tua moglie che non ti voleva lasciare venire...» ho aggiunto, per essere più convincente.

Lui ha capito il dramma e ha colto effettivamente l'occasione al volo: ha spiegato alla moglie che non poteva tirarsi indietro, perché eravamo alle prese con un dramma, è andato a casa mia a prendere la tuta e poi all'aeroporto. Ha preso l'aereo per Jerez: sarebbe arrivato quella stessa sera.

Ma quella era la soluzione per il secondo giorno di test. Adesso avrei dovuto pensare a cosa fare per il primo giorno, quello del debutto assoluto.

Dato che, contemporaneamente, anche l'Aprilia aveva organizzato dei test, sono andato da Marcellino Lucchi e gli ho chiesto una sua tuta. Marcellino è stato gentile e comprensivo: non ho dovuto convincerlo, mi ha subito accontentato. Ma lui è più basso di me, dentro la sua tuta non è che stessi proprio a mio agio.

"Sempre meglio che restare al box" ho pensato, quindi ho preso la sua tuta, l'ho portata nel mio box e mi sono messo a cercare la borsa per recuperare il casco. Che non c'era. Scomparso! Rubato, in realtà. Me l'avevano fregato all'aeroporto di Milano.

Sulla mia faccia e su quella degli altri sono apparsi delusione e sconforto. Jeremy non ha detto niente, forse perché ci stavo già pensando io a offendermi da solo. Loro erano arrivati lì come barboni, ma non è che io fossi messo poi tanto meglio.

"Che bel debutto, che giornata di merda!" ho pensato, mentre stavo per cedere alla disperazione.

Ero ormai in preda alla depressione, quando mi è venuta l'idea che ha salvato il mio debutto. Mi sono ricordato che io e Harada, una volta, ci eravamo scambiati i

caschi; approfittando del fatto che anche lui si trovava a Jerez per svolgere dei test, sono andato subito a chiedergli di restituirmi il mio casco, almeno per quella giornata.

Ed ecco perché di quel giorno, cioè del mio debutto sulla Honda NSR 500 ufficiale, ci sono foto che mi ritraggono in condizioni pietose.

Il grande evento, cioè l'esordio con la moto e con la squadra che ha contribuito a fare la storia della classe 500, e che ha dato poi un impulso determinante alla mia carriera, si può riassumere così: con il maglione orrendo di Jeremy, una moto che non si poteva guardare, e io che ero messo anche peggio della moto; avevo una tuta, in cui non stavo neanche dentro bene, col nastro adesivo che copriva il nome del suo proprietario (Lucchi) e il mio casco, che però non era più mio perché lo avevo regalato a Harada.

Ma la moto funzionava bene, ed ero comunque in grado di guidare. Una volta in sella, non ho avuto molto tempo per preoccuparmi di come eravamo ridotti.Con la 500 è meglio che pensi solo a guidare, e me ne accorsi subito.

Dei primi chilometri sulla NSR 500 ricordo l'adrenalina, la violenza dei cambi di marcia, soprattutto in quelle basse.

Credevo di essermi preparato, guardando i piloti in televisione oppure da bordo pista, ma non ci si prepara mai abbastanza alla 500. Va più del doppio di una 250, ed è soprattutto una moto molto rabbiosa. Incute terrore e pretende rispetto.

In televisione vedevo sempre che i piloti della 500 dopo essere usciti dalla curva non andavano mai veramente dritti: si spostavano molto, a destra e a sinistra, e non capivo perché. L'ho scoperto lì, a Jerez. Con una 500 non si poteva uscire dalla curva e aprire il gas, così, come si fa con un'altra moto: la 500 non stava mai per terra con la ruota anteriore, e con la posteriore scalciava continuamente. Ho capito, quindi, che bisognava cercare di mantenerla inclinata, per impedirle di alzarsi troppo; ecco perché era obbligatorio usare quelle traiettorie così strane. Ho realizzato insomma che tenere la moto piegata era l'unico modo per farla andare dritta.

Sono andato subito forte. Il secondo giorno - nel quale avevo indossato una delle mie tute che avevo usato nel Mondiale 250 - ero già in grado di girare su tempi importanti: cioè quelli della pole del gran premio, 1'43"5.

Io sono sempre stato così, nei debutti. Ho sempre provato ad andare forte fin dall'inizio, perché mi sento di poter portare la moto al limite in breve tempo. Mi è successo anche con la 250. Sono andato forte subito, ma poi ho anche cominciato a cadere; pensavo di avere tutto sotto controllo, andavo al mio limite, ed ero a rischio. Con la 250, quel periodo è durato anche di più, rispetto alla 500. Forse perché le cadute con la 500 non te le dimentichi. Le botte che prendi ti restano dentro, anche se poi i dolori - quasi sempre - passano.

La 500 aveva una tale erogazione che se ruotavi la manopola del gas troppo in fretta non avevi nessun margine di recupero: non ti perdonava, volavi via! E spesso incappavi nella caduta che ti fa male, quella causata dall'accelerazione, quando la ruota posteriore scivola e poi riprende aderenza all'improvviso: la moto ti lancia in aria come se fossi spinto da una fionda. Nel gergo tecnico, si chiama "high side".

La NSR 500 è la moto più emozionante su cui sia mai salito. Una moto estremamente selettiva, la più difficile da guidare; al minimo errore cadevi, non c'era niente che tu potessi fare. Ecco perché dico che era adatta a pochi piloti.

La 500 completava l'apprendimento di un pilota. E non perdonava: o la guidavi come ti imponeva lei, o finivi per terra. E botta su botta, perdevi la confidenza.

Io cadevo per svariati motivi: diciamo che li ho provati tutti, i modi di cadere... Molte delle mie cadute le facevo perché perdevo l'anteriore, si chiudeva lo sterzo. Perché,portandomi dietro la guida del pilota della 250, entravo in curva molto forte e molto piegato, un'abitudine presa nella quarto di litro, dove puoi aprire il gas perfino mentre sei in piega. Va bene, diciamo che bisogna farlo con moderazione... Con la 500, devi dimenticarti questo modo di guidare. Ma ci vuole tempo.

Il problema, infatti, è che la 500 all'inizio ti dà subito confidenza. È successo anche a me. Infatti me la sono presa, la confidenza... Ero sempre più sicuro di me, spingevo,ma sempre adottando uno stile da 250. Così cadevo.

Sono finito a terra già nel mio secondo test, in Australia, dove ho dato una botta mostruosa. Ero a Phillip Island. Gibernau mi ha avvicinato e mi ha detto: «Stai attento, perché tu pieghi molto la moto, la tieni piegata come fosse una 250, e non ti butti molto fuori; invece questa moto va guidata buttandosi fuori di più col corpo».

«Grazie, va bene, lo farò» ho risposto io. Poi ho pensato: "Ma chi è questo Gibernau?". Infine, ho commentato: «Ci penso io, non ti preoccupare...».

Due ore dopo, mentre andavo forte, ho sentito la moto perdere aderenza nel posteriore e poi mi sono sentito lanciare in aria. Ho fatto un volo incredibile; quando ho toccato terra ho dato una di quelle botte che non mi sono più dimenticato!

Eppure, nemmeno episodi come questo mi sono bastati per imparare la lezione.

Nel GP Sudafrica sono caduto di nuovo. Mi si è chiuso lo sterzo, ho perso aderenza sull'anteriore.

In Malesia andavo ancora più forte, e sono volato a terra: ho perso l'anteriore, naturalmente.

E, a quel punto, ho avuto i primi dubbi. Ho riflettuto su quello che era successo, mi sono chiesto dove stessi sbagliando.

"Adesso bisogna che cambi stile davvero..." mi sono detto. Era proprio ora, in effetti.

Non avevo ancora capito bene come si deve entrare in curva. Era quello il problema maggiore. Al di là del pericolo di "high side".

Con la 500 devi arrivare molto forte, frenare il più possibile dentro la curva. Con la 250, invece, devi farlo con un po' di anticipo: una volta in curva è molto importante la velocità di percorrenza, perché non hai tanto motore, con la 250, quindi devi avere una percorrenza regolare in modo che tu possa mantenere una buona velocità in uscita. La percorrenza di curva, quindi, è molto importante per essere poi veloce nel rettilineo successivo.

La 500, invece, non si guida così: perché pesa 130 chili, e se resta piegata a lungo, sulla ruota anteriore, è molto probabile che lo sterzo si chiuda. E facilissimo perdere l'anteriore.

La 500 è decisamente più stabile quando freni: se lo fai con forza l'anteriore tiene, ma se molli i freni e sei molto piegato, allora l'anteriore si alleggerisce e perdi aderenza. Quindi in curva devi arrivare con maggiore decisione, rallentare nella parte centrale, e poi raddrizzare e ripartire: perché tanto col motore che hai non ci sono problemi a trovare la velocità di uscita. C'è però un attimo in cui devi stare attentissimo: quando vai dentro la curva c'è un istante in cui non hai il carico, e se lì la moto non è in trazione ti molla. E cadi.

È per questo che devi curvare il prima possibile, cercare di tirare su la moto per mettere a terra la maggior superficie di gomma possibile; perché così, se la moto scivola, almeno la controlli. Perché, con la 500, c'era un altro problema. Se sei in piega e dai gas con troppa foga, lei reagisce con violenza e ti lancia in aria.

Comunque ci vuole tempo per capirla, serve un'enorme sensibilità. Anche io ci ho messo un po'. Ma anche quando arrivavi a capirla, la 500 non ti permetteva di darle troppa confidenza. Dovevi stare sempre attentissimo.

Io, a suon di cadute, ho impiegato praticamente tutto il primo anno per comprendere quella moto e modificare di conseguenza il mio modo di guidare.

Andavo forte, su questo non avevo problemi. Infatti nel primo anno, cioè nel campionato 2000, sono salito sul podio dieci volte. Solo che per quattro volte sono finito a terra; per eccesso di confidenza. Una di queste cadute è avvenuta al Mugello, al culmine di una battaglia epica con Biaggi e Capirossi. Ci siamo giocati la vittoria in tre, eravamo talmente al limite che alla fine al traguardo è arrivato indenne solo Capirossi, che ha vinto. È caduto infatti anche Biaggi.

La svolta è avvenuta dopo la gara di Valencia: ero rimasto l'unico a poter ancora impensierire Roberts, anche se lui in realtà aveva molto vantaggio. Ma in quella gara sono caduto di nuovo. E sempre per lo stesso motivo: perdendo l'anteriore.

A Rio, però, sono riuscito finalmente a guidare con uno stile diverso. Ce l'avevo fatta, insomma. Ma ci ho messo quasi un anno.

Comunque, non è che da lì in poi sia sempre stato esente dalle cadute; nemmeno durante la stagione 2001, nella quale ho vinto il titolo mondiale.

Le MotoGP si possono guidare in varie maniere, ognuno può avere il suo stile. Soprattutto, le quattro tempi ti perdonano moltissimo perché riesci a controllare molto meglio l'erogazione in accelerazione.

Un po' per il motore a quattro tempi, un po' per l'elettronica che aiuta molto, la MotoGP è molto più amichevole. E più facile, della 500. Si cade meno, in generale, perché è più agevole gestire l'erogazione della potenza. E anche la frenata. Con le MotoGP si cade spesso in scivolata, e la caduta determinata dalla perdita dell'anteriore è sempre meno cruenta: è meno frequente che la moto schizzi via da dietro, insomma. Può capitare, ovviamente, ma è una cosa abbastanza inusuale proprio perché con la MotoGP è più facile gestire l'accelerazione.

Non voglio dire che la MotoGP sia per tutti, o addirittura che si possa usare come una moto stradale. Ma è una moto più facile, rispetto alla 500. Per questo, nella MotoGP, c'è meno selezione.

Diciamo che un maggior numero di piloti può arrivare a sfruttare il novantacinque per cento del potenziale di una MotoGP; con la 500, invece, la stessa media di piloti non sfruttava che il settantacinque per cento del potenziale di quella moto.

Ecco perché adesso in gara siamo tutti più vicini.

Ma con questo, non bisogna nemmeno pensare che la MotoGP sia un mezzo con cui andare in vacanza. O che la si possa usare in giro per le strade della città.

Anche se l'erogazione è più dolce, la MotoGP va davvero molto, molto forte. Soprattutto, è molto complicata nella messa a punto.

Ecco poi perché, alla fine, anche con la MotoGP sono pochi i piloti che riescono a disporre anche del restante cinque per cento...

10

Sulla parte sinistra del mio corpo, nella zona del basso ventre, proprio sopra la cintura, ho un tatuaggio particolarmente significativo. Riproduce una tartaruga antistress che mi ha regalato Uccio.

Erano i primi anni della 250; all'inizio le cose non andavano benissimo, e io ero un po' nervoso. «Sei stressato, usa un po' questa» mi ha detto Uccio, regalandomi una tartaruga costruita con quel materiale morbidissimo che puoi schiacciarlo e torturarlo a tuo piacimento, sfogandoti, perché tanto poi torna subito nella sua forma originale.

Drudi l'ha trasformata in disegno, poi è diventata un tatuaggio.

Di questo animale così lento io non posso fare a meno ogni volta in cui devo andare forte. Quindi ogni volta che vado in pista. Strano, vero?

Qualche tempo dopo, infatti, una tartaruga particolare è diventata il mio portafortuna: si tratta, questa volta, di una tartaruga Ninja.

È sempre con me, alle gare. Me l'ha regalata mia mamma quando avevo 11 anni, a una settimana dalla mia prima gara in minimoto.

Ma è arrivata per caso, quella tartaruga. Non è che io sia sempre stato attratto da questi animali. Però, a un certo punto, mi sono affezionato a quella che mi ha preso mia mamma. Lì, di fatto, è nato il mio amore non solo per quelle Ninja, ma per la tartaruga in generale. Ecco perché me la sono poi fatta tatuare.

La tartaruga Ninja me l'ha regalata Stefania, appunto. Ma non perché di lì a poco sarei andato a correre con le minimoto. E stato un episodio casuale.

Mia mamma era riuscita a catturarmi, e mi aveva portato con lei a fare la spesa. Eravamo al Conad di Pesaro: lì ho scoperto quella tartaruga. Mi è piaciuta subito, quindi ho iniziato a insistere per averla e alla fine lei me l'ha comprata.

È stata una delle solite scene tra madre e figlio.

«Dai, mamma, compramela.»

«No, non te la compro!»

«Dai, mi piace tanto.»

«Lasciala lì!»

«Ti prego, prendimela.»

«E va bene, basta che fai il bravo!»

Ecco, andò più o meno così.

Dopo qualche giorno ho corso la mia prima gara con le minimoto, ma non avevo con me quella tartaruga. Solo dopo qualche tempo ho deciso di attaccarla al casco.

L'idea l'avevo copiata da un altro ragazzino che teneva un pupazzino sul casco. La mia tartaruga Ninja aveva le ventose, quindi l'ho appiccicata senza problemi.

Ha corso con me, intendo dire proprio insieme a me, cioè attaccata al mio casco, finché non ho avuto 13 anni. Poi non potevo più portarla, con le moto vere, così ho tagliato le ventose e l'ho tolta dal casco; ma ho deciso che non mi avrebbe lasciato comunque.

«Verrai sempre con me alle corse» sentenziai. E così ho fatto: la mia tartaruga Ninja, proprio quella tartaruga lì, è sempre tra i miei effetti personali quando vado a correre.

Porto una tartaruga anche sul mio casco, sempre sul lato sinistro, praticamente a fianco della scritta incollata sulla parte alta della visiera: "tribù dei chihuahua".

È il nome della compagnia dei miei amici, i ragazzi che conosco da sempre. Li frequento sin da quando ero piccolino.

La maggioranza è di Tavullia, gli altri abitano comunque molto vicino.

Siamo stati sempre insieme: prima all'asilo, poi alle elementari "Vittorio Giunta". Con alcuni di loro sono stato sempre nella stessa classe, altri sono entrati dopo nella tribù. Quando abbiamo iniziato le scuole medie, però, ho dovuto staccarmi dal gruppo. Sono andato a Pian del Bruscolo, vicino a Montecchio, perché nella scuola in cui sono andati i miei amici insegnavano solo il francese. Graziano voleva invece che io frequentassi i corsi di inglese.

Ero molto dispiaciuto, primo perché ero costretto ad andare in una scuola e in un paese in cui non conoscevo nessuno, e poi perché avevo dovuto lasciare i miei amici. Ero un po' disperato, insomma, all'inizio. Ma restavamo divisi solo per poche ore, la mattina, e subito dopo eravamo di nuovo insieme.

Quelli erano, e sono ancora, i miei amici. Ma della tribù non fanno parte tutti i miei amici. Solo quel gruppo che ho conosciuto da piccolino, cioè i ragazzi con i quali sono cresciuto. Ho tanti altri amici, di età differenti, e ad alcuni di loro voglio bene come a quelli della tribù, ma la tribù è qualcosa di unico.

Con loro non mi sento, e non sono obbligato a sentirmi, un personaggio: non sono un campione e tanto meno una star. Quando torno a Tavullia ritrovo l'intimità, ricomincio a essere Valentino e basta, posso parlare come i ragazzi della mia età, non devo essere un esempio per gli altri. Posso vivere come una persona normale. Ed è questa, ormai, la cosa che mi manca di più.

Solo con i miei amici riesco a essere considerato un ragazzo come tutti gli altri. Con loro posso discutere di tutto, senza il timore che le mie parole possano venire divulgate o, peggio, strumentalizzate. Naturalmente parlo spesso di moto e di corse, ma lo faccio perché voglio raccontare io degli episodi, oppure delle cose che direi solo ai miei amici fraterni. Come sono loro.

Ci siamo sempre sentiti una tribù, ma il nome ce lo siamo dati soltanto nel 1998, quando la maggior parte di noi aveva 19 anni.

Uccio, Pirro, Caroni, Nello, Bagaro, Mambo, i Fuligna, Gabba, Cico, Secco, Tia, Musto, Biscia, Lele, Filo, Yuri, Pane, La matta (come la carta...), Spugna, Sburo; Pedro, Gabbia e Piwi (che sono un po' più grandi). E, naturalmente, ci sono io. Eccola, la tribù.

Un giorno, mentre eravamo a casa da Mambo, a Cattolica, soli e quindi liberi di esagerare con castagne e vino rosso, uno se ne è uscito con questa frase: «Noi siamo come una tribù».

Era proprio così che ci sentivamo. Per questo scegliemmo il nome di una tribù di indiani: la "tribù dei chihuahua". E io ho deciso che quel nome l'avrei portato con me

anche alle corse.

Negli anni della 125 avevo la scritta "cosmico!", e con quella ho vinto il Mondiale nel 1997. Poi, nel primo anno della 250, il 1998, avevo incollato l'adesivo "vietato parlare al conducente", uguale al cartello sistemato in grande evidenza vicino al sedile del guidatore dell'autobus.

Quella scritta, poi, l'ho sostituita con "tribù dei chihuahua".

La tribù è intoccabile. Per noi l'amicizia è sempre stato un valore importante, che ha avuto la priorità su tutto. Siamo sempre stati un gruppo unito, nonostante il passare degli anni, il nostro cambiamento, il lavoro, le vicende della vita.

Quando sono a Tavullia sto sempre insieme ai miei amici. Si sta assieme la sera, si va al mare d'estate e in montagna d'inverno. Come è sempre stato sin da quando eravamo piccoli. E come è ogni anno.

Il nostro è un gruppo composto da ragazzi che fanno i lavori più diversi, a orari differenti, quindi qualcuno con cui stare c'è sempre. Molti di loro lavorano di giorno, altri di sera; alcuni hanno dei bar, o dei ristoranti, oppure fanno i camerieri. Così fino a una certa ora posso stare con gli amici che il giorno dopo lavorano, e più tardi con gli altri, che di mattina dormono. Come me.

La mattina, se si esclude un impegno irrinunciabile oppure il weekend di gara, io non esisto. Dormo.

La mia giornata, di norma, inizia nel pomeriggio. È come se io avessi un fuso orario tutto mio. Io vivo di notte, perché mi piace la notte. Il che fa subito pensare che io combini chissà quali cose, oppure che non conduca una vita da atleta. È vero, non vivo una vita da atleta nel senso classico del termine, ma questo non vuol dire che io non stia attento a quello che mangio e bevo, oppure che non mi alleni. Mi alleno molto, in palestra e anche in moto. Solo che in palestra o ad allenarmi con la moto, alla cava, ci vado sempre di pomeriggio e non la mattina alle nove.

Il mio corpo ha ormai un metabolismo particolare, si è abituato a vivere secondo un fuso orario diverso. Ecco perché, essendo sempre in giro per il mondo, il jet lag ormai non so più cosa sia. È difficile che vada a letto prima delle tre, molto facile invece che vada a dormire quando c'è già gente che si reca al lavoro...

Con la notte ho un rapporto particolare: mi piace muovermi, vivere, pensare, rilassarmi. Perché mi affascina, perché è il momento in cui c'è meno confusione in giro. Perché il mondo si placa, tutto si quieta. E poi perché sono Valentino Rossi. Cioè un ricercato. Un fuggiasco.

Eh sì, sono perennemente in fuga dai miei adorati connazionali. Gli italiani.

Sono un italiano orgoglioso di esserlo, sono fiero per i nostri pregi e spesso mi rammarico per i nostri difetti. L'italiano è un personaggio eccezionale. In tutto. Anche quando inizia a volerti bene. Perché è da lì che possono iniziare i tuoi problemi, se è di te che gli italiani si innamorano.

Gli italiani sono commoventi, coinvolgenti, esaltanti. Ma anche eccessivi, opprimenti, invadenti, irrispettosi.

Non so chi sia quel tale che ha detto che gli italiani ti perdonano tutto tranne il

successo, però so che è così. Questa cosa è assolutamente vera.

Già dopo la stagione 1997 i miei connazionali hanno iniziato a guardarmi con simpatia. Anno dopo anno si sono innamorati, e dalla stagione 2004 vivo come un uomo in fuga. Ed è una fuga senza fine, senza tregua, perché vengo braccato ovunque.

Ci sono cose semplici, qualcuno direbbe i piccoli piaceri della vita, che io non posso fare, in Italia. Non posso andare in un bar per prendere un cappuccino, perché non riuscirei a berlo (lo posso fare solo a Tavullia, ma anche solo a pochi chilometri già diventa impossibile). Non posso entrare in un negozio, guardare e cercare qualcosa da comprare. Non posso fermarmi da nessuna parte, ad esempio una stazione di servizio oppure una piazza. Se mi fermo sono perduto: il primo che mi riconosce (e ci mettono un attimo, gli italiani, a riconoscerti) fa talmente tanto casino che attrae altri, e poi altri, e la folla mi fagocita.

Se do un appuntamento a qualcuno dobbiamo incontrarci in luoghi nascosti, e senza mai sostare troppo a lungo.

Non posso andare in un ristorante, se c'è troppa gente dentro. Devo rinunciare; e se ci vado, non posso farlo in un orario normale, ad esempio alle otto e mezzo, ma devo arrivare più tardi, molto più tardi, quando la gente comincia ad andare via. E non posso poi mettermi in un posto qualsiasi, devo sempre stare in un angolo, in penombra, un po' nascosto. Sperando che serva, anche se ormai non basta neanche questo.

Non parliamo poi di luoghi come il cinema o la spiaggia: non li posso proprio frequentare in libertà.

Ogni tanto, comunque, in mezzo alla gente ci vado lo stesso. Anche perché mi piace. Solo che vorrei starci come una persona normale, visto che in fondo io sono un ragazzo normale.

Ed è anche per questi motivi che io farei fatica a vivere di giorno. C'è troppa gente in giro. E poi non mi piacciono il traffico, il caos, il rumore, la folla che si muove in fretta, tutta affannata e nervosa.

La notte è un'altra cosa: è tutto ovattato, ed essendoci molto meno casino in giro, vivo con maggiore libertà. È proprio un'altra dimensione. Il mondo è diverso; tutto è diverso.

A un certo punto ho assimilato, facendone un po' il mio motto, il testo di una delle mie canzoni preferite: *Gente della notte.*

Mi trovo molto in linea con i concetti espressi da Jovanotti, che è uno dei miei cantanti preferiti. Le sue canzoni mi piacciono molto.

C'è poco da dire, la notte è il mio momento. Sempre. Anche alle corse. Non cambio infatti il mio modo di vivere solo perché devo correre una gara.

Il mio modo di essere viene riflesso anche in quello che faccio durante le corse. Ai gran premi, insomma, non cambio radicalmente le mie abitudini. Certo, non vado a letto all'alba, ma quando vado a dormire io di gente in giro ce n'è poca...

Di notte è tutto più bello anche nel paddock. C'è silenzio, scompaiono la folla e la confusione. Posso girare con maggiore libertà, e posso soprattutto godermi il box

vuoto e la mia moto. Sì, il box e la moto. Perché io di notte entro spesso nel garage del team. Ci sono gran premi in cui lo faccio tutte le sere, proprio perché amo restare vicino alla mia moto da gara.

Le mie frequentazioni notturne sono nate negli anni della 125, e sono legate alle mie passioni per l'estetica e per gli adesivi, trasformatesi poi in una mania.

Non lascio mai niente al caso, quando si tratta di decidere i colori o le decalcomanie per la mia moto, e questo è anche il motivo per il quale ho sempre messo becco in ogni discussione quando si è trattato di decidere l'estetica delle mie moto da corsa. L'ho fatto sempre, con ogni moto, in ogni categoria, con ogni team. E naturalmente continuo tuttora. Nessuno ha mai potuto incollare un solo adesivo, a meno che non si trattasse di un marchio di uno sponsor tecnico.

Fino a qualche anno fa ero inflessibile; adesso, in certe occasioni, Roby si occupa almeno del numero: lo attacca lui, perché poi deve ricoprirlo con la vernice trasparente. Ma a parte questo procedimento tecnico, la faccenda è totalmente nelle mie mani.

È una procedura lunga e meditata; ecco perché ho iniziato ad andare nel box di notte. Perché di giorno il box è sempre pieno di gente, ci sono i meccanici e i tecnici, darei fastidio se mi impossessassi della moto solo per verificare il look, il posizionamento degli adesivi.

Andando avanti con gli anni, cioè durante il passaggio dalla 125 alla 250, poi alla 500 e infine alla MotoGP, mi sono rimaste tanto la passione per l'estetica e gli adesivi quanto l'abitudine a frequentare il box di notte.

La mia moto me la godo di giorno in pista, naturalmente, ma il mio feeling è talmente particolare che posso restarle attorno per delle ore, guardandola e studiandone l'estetica, controllando che tutto sia a posto.

Sono momenti personalissimi, intensi, difficili da descrivere.

I giapponesi, i manager ma soprattutto gli ingegneri, non l'hanno mai saputo: né quelli della Honda, né quelli della Yamaha. Non capirebbero...

Anche perché non faccio nulla di male: non ho mai toccato la meccanica. Eppure a volte è difficile spiegare a un ingegnere che a me piace restare semplicemente vicino alla mia moto, anche senza far niente. È un concetto complicato da comprendere e da spiegare: c'è il rischio di essere presi per squilibrati!

Di giorno tutto scorre in modo frenetico, nevrotico. Ma c'è un momento in cui ho bisogno di tirarmi fuori da tutta quella confusione. Finiti gli impegni con la squadra, di solito intorno alle cinque e mezzo del pomeriggio, sparisco dalla circolazione: mi rinchiudo nel mio motorhome, mi rilasso, quasi sempre mi metto a dormire per qualche ora. Poi esco.

C'è sempre qualcosa da fare, dopo cena. E poi, molto dipende anche da quanti amici sono venuti con me.

Comincio a godermi il paddock dopo le dieci di sera. Prima di andare a dormire faccio una puntatina dalla mia moto, poi vado nel motorhome del team che funge da ufficio.

Da quando corro per la Yamaha ho un ufficio tutto per me, nel motorhome della

squadra. Ed è lì che tengo il mio abbigliamento tecnico, da gara. Per due motivi: un po' perché ormai nel mio motorhome c'è sempre un tale casino che non ci sta più dentro niente, un po' perché quello è il posto in cui mi vesto, prima di entrare in pista.

La sera, quindi, dopo essere stato nel box, vado a controllare che la mia roba sia a posto. Devo collocare alla perfezione il mio abbigliamento tecnico - la tuta, i calzini, gli stivali, i guanti - perché tutto dev'essere perfetto, in quanto la mattina per me è sempre il momento più delicato.

Mi alzo sempre tardi, e sono perennemente in ritardo quando mi presento nel box per il primo turno di prove libere. È come ai tempi della scuola, quando arrivavo sempre per ultimo in classe...

Quindi, ogni mattina devo seguire un percorso preciso e una gestualità automatizzata. Devo muovermi come un orologio, insomma. Perché ho una fretta del diavolo.

Qualcuno mi viene a svegliare - di solito è Jeremy, perché non si fida, vuole essere sicuro che io sia effettivamente sveglio... - poi mi alzo, mi lavo, ancora con gli occhi chiusi, cerco di restare sveglio quando guido lo scooter nel tragitto dal motorhome al box, salgo nell'ufficio e mi vesto. Anche lì, ogni cosa dev'essere fatta meccanicamente:basta un piccolo intoppo, il motorino che non parte oppure una cerniera che si blocca, e io inizio le prove in ritardo.

Comunque, tornando ai miei connazionali, devo dire che ogni tanto tendo a prendermela per il temperamento degli italiani, però mi rendo anche conto che è un po' colpa del mio modo di essere. Per come sono fatto, per il mio carattere, alla gente do l'idea che mi conoscano da tanti anni. Che siamo amici. Che possiamo scherzare e fare casino quando ci si incontra per la strada. E gli italiani adorano fare questo.

Quindi tutti pensano di conoscermi bene: nessuno viene da me con un po' di distacco. Appena uno mi vede, mi raggiunge per abbracciarmi, toccarmi, stringermi. Si prende subito molta confidenza.

C'è il tipo che non si pone lontanamente il problema che magari in quel momento lì non hai voglia di fare casino, perché hai dei pensieri o dei problemi, sei incazzato, hai litigato con qualcuno, o qualcuna. No, ti piomba addosso col suo repertorio di domande, con la voglia di farti dei discorsi che mica gli hai chiesto di venirti a fare.

C'è il premuroso, che si vuole mettere a sedere lì con me, chiede come va la moto, si preoccupa del campionato, degli avversari, mi dice cosa devo fare la prossima volta e mi dà consigli su come comportarmi in generale.

C'è il sensazionalista, quello che appena mi vede mi piomba addosso, stringe, abbraccia, urla, fa casino, mi blocca e poi chiama gli altri suoi amici: «Oh, venite!». Così innesca un effetto a catena: tutti sentono, si voltano, e arrivano.

C'è poi il cacciatore di souvenir, che mi fa sentire come un animale allo zoo: mi osserva, mi ascolta, mi fotografa magari dal tavolo vicino o dal marciapiede. Ecco, da quando ci sono i cellulari che fanno le fotografie la mia vita è cambiata. Ovunque vada, con chiunque io sia, qualsiasi cosa stia facendo, trovo qualcuno che mi punta con un cellulare. E con questa mania di fare le foto, la privacy se ne va a farsi fottere!

Chiunque ti può spiare, farti una foto quando gli capita. Questa cosa la detesto veramente, anche perché i maniaci della foto col cellulare poi ti fermano, passano il telefono a un altro, che poi lo gira a un altro ancora; e può capitare che ti ritrovi a trascorrere una serata a stare in posa. Ma la gente non capisce: anche se gli chiedi di non farti una foto, te la fanno lo stesso. Di nascosto magari, che è ancora peggio.

C'è poi l'irrispettoso, che non ha mai sentito nominare la parola privacy. Ti bracca quando sei a cena con gli amici, oppure con una ragazza, senza pensare che anche tu hai bisogno dei momenti tuoi.

C'è il moralista, quello che viene, interrompe qualsiasi cosa io stia facendo, mi mette la mano sulla spalla e dice: «Che bella vita, beato te, guadagni molto e non fai un cazzo, sei sempre in giro per il mondo; *la va par te!*».

C'è infine il permaloso, e qui bisogna stare attenti perché gli italiani ci mettono un attimo a trasformarti da idolo in persona detestabile. Ed è difficile, poi, che te la perdonino.

Ma, quando ti ama, l'italiano lo fa davvero. Ti trasmette un calore intensissimo; ti fa sentire unico. Ecco perché ho spesso inventato qualcosa per gli italiani, soprattutto nel gran premio di casa.

Ecco perché continuo ad amare i miei connazionali. Vorrei solo che fossero più educati.

Io cerco di mostrarmi gentile con tutti, di avere un sorriso per tutti, di essere disponibile con la gente. Ma anch'io ho bisogno di qualche momento di quiete, d'intimità. Quando, ovunque vai, ti senti spiato, osservato, è bello per un po', ma poi diventa opprimente. Subisco una pressione costante, che non si allenta mai.

È anche per questo che sono arrivato a pensare che sarebbe stata una cosa positiva prendersi una pausa andando a vivere per qualche tempo a Londra. Una città che mi è sempre piaciuta. Nell'aprile del 2000 sono diventato residente, e sono andato ad abitare in una zona molto bella, vicino a Piccadilly.

È davvero una città multietnica: ospita gente che proviene da tanti Paesi diversi; sembra che tutto il mondo si sia radunato qui. Adoro questo aspetto.

Proprio perché riunisce tante culture differenti, è una città in cui si apprende sempre qualche cosa di nuovo: le ultime tendenze, oppure qualche nuova idea.

Ma la grande differenza, per me, la fa l'approccio della gente.

Di Londra ho apprezzato subito la possibilità di andare in giro per le strade senza essere fermato da tutti. Nessuno mi riconosceva, ed era una sensazione inusuale, per me. Soprattutto, era una sensazione molto bella.

Dopo qualche anno però la situazione è cambiata, anche se non è nemmeno paragonabile all'Italia.

A Londra posso stare tranquillo: un po' perché c'è molta meno gente che mi riconosce, e poi perché gli inglesi sono più rispettosi. Magari ti fanno un complimento, ti fanno capire che ti apprezzano, ma non sono opprimenti.

A Londra riesco a vivere una vita normale, mi sento al pari degli altri: faccio la fila, non ho agevolazioni all'ingresso di qualche locale o ristorante, non ho la precedenza nel salire su un taxi, posso andare in giro per ore, per negozi, a comprarmi

dei vestiti o un paio di scarpe. E poi posso passeggiare per i parchi, per la città. Ed è meraviglioso.

Alla fine, i problemi vengono dagli italiani che vivono e lavorano là, ma anche loro, dopo un po', si adattano allo stile di vita inglese, quindi sono più riservati.

Appena arrivato a Londra, ho dovuto ambientarmi. Il che, tra l'altro, significa trovare i posti giusti nei quali comprare le cose, capire il funzionamento dei mezzi pubblici, individuare i ristoranti in cui andare a mangiare.

Già, mangiare. In Inghilterra non è facile trovare un buon ristorante. Anzi...

Londra però fa eccezione. C'è un tale miscuglio di razze e di culture differenti, che sono rappresentati praticamente tutti i tipi di cucina. Quindi il problema del cibo, lì, non esiste: c'è una enorme varietà, così qualcosa di buono si trova sempre.

Vicino alla prima casa in cui sono andato ad abitare - sì, perché all'inizio ero in affitto, poi ne ho comprata una tutta mia - c'era un ristorante italiano, che abbiamo scoperto una delle prime sere in cui mi trovavo là.

Ero con altri miei connazionali: abbiamo visto questo ristorante italiano e logicamente ci siamo andati subito. Si chiama Il Duca. E si mangia benissimo.

Lì abbiamo conosciuto il cuoco, Michele.

Essendo uno chef, ha iniziato a consigliarmi sui posti da frequentare e quelli da evitare. Così la sera, prima di andare a cena, passavo da lui per chiedere qualche indicazione.

Michele era un pazzo scatenato. Sempre in moto: tutte le sere e tutte le mattine si faceva un'ora e mezzo di strada per raggiungere il ristorante, visto che lui abitava fuori Londra. Aveva, a quell'epoca, una Yamaha R6.

Andare in moto a Londra, visto il clima, è già difficile; farlo tutti i giorni, per tutto l'anno, ai nostri occhi sembrava una follia. Perché piove sempre, c'è sempre freddo.

Lui andava forte sul bagnato, naturalmente. A volte però gli diceva male, infatti la R6 l'ha "piegata" poco dopo averla comprata.

Una volta eravamo nella piazza in cui c'era casa mia, cioè vicino al ristorante. Ho provato la sua moto, ed era naturalmente una di quelle tipiche giornate londinesi, in cui piove e c'è buio anche se è estate.

Quando sono rientrato gli ho detto: «Guarda che oggi è pericoloso girare in moto, su questo asfalto; le gomme non tengono mai, prendi dei gran rischi!».

In quel momento, abbiamo visto passare davanti a noi uno di quei ragazzi che vanno in giro in moto per consegnare la pizza. Aveva una Kawasaki 350 nera, vecchissima. Ha impostato la curva, sull'asfalto bagnato: andava molto forte, a metà curva ha fatto strisciare il cavalletto per terra, ma ha tenuto bene la moto, che dietro aveva il contenitore delle pizze... ed è rimasto in piedi!

Mi ha colpito spesso, la guida dei ragazzi che portano le pizze a domicilio, perché credo che siano dei grandissimi piloti: ti sorpassano sul bagnato, sul porfido, restano in piega con il cavalletto che tocca per terra, se la cavano in ogni situazione. E vanno sempre forte. Secondo me alcuni di loro sono dei talenti sprecati. Infatti, potenzialmente, quel ragazzo con la Kawasaki 350 avrebbe anche potuto essere più

veloce di me...

Del resto, gli inglesi sono dei grandi appassionati di moto. A Londra ci sono tanti motociclisti: molti hanno una supersportiva, e non importa quali siano le condizioni climatiche. Vanno sempre, e spesso anche molto forte.

Gli organizzatori del Gran Premio di Gran Bretagna hanno messo in piedi, a Londra, un evento che mi vede protagonista insieme al pubblico, alla vigilia della gara: ci si ritrova a Leicester Square, in un luogo in cui avvengono anche le "prime" dei film. È un posto frequentato da attori, gente dello spettacolo, grossi personaggi, ma nel 2004 siamo riusciti a riunire un tale numero di persone che sembrava ci fossero addirittura delle star di Hollywood.

E poi c'è la gara. A Donington, per il tifo scatenato e per le scene che vedo sotto il podio, mi sembra di essere al Mugello. Mi sento quasi come a casa, in Italia.

Ci sono momenti in cui mi rendo conto che ci sono persone, divenute anche loro idoli per gli italiani, che se la passano anche peggio di me. Vasco Rossi è certamente una di queste.

Vasco è uno dei miei idoli. Tra gli italiani, è l'unica, vera rockstar. È riuscito a far ballare, cantare, innamorare, tre generazioni. E in una di queste c'è anche quella del mio babbo.Siccome lui è anche più famoso di me, e la gente lo insegue più di quanto non faccia con me, io e Vasco abbiamo modi di vivere e di pensare che sono molti simili. Almeno per certe cose.

Anche lui deve sopportare una grande pressione. Anzi, poiché lui è più grande, vive da più tempo questa condizione: la pressione che esercitano i fan o la gente per lui dura da più tempo.

Io e Vasco ci vediamo regolarmente: non c'è un appuntamento fisso, ma abbiamo stabilito che ogni tanto dobbiamo vederci. E lo facciamo in incognito.

Vado a trovarlo a Bologna, nel suo studio di registrazione che è diventato anche il suo rifugio. È un posto in cui si sta bene, tranquilli.

Ogni tanto viene con me anche qualcuno dei miei amici più fidati, perché quando dico «vado da Vasco» trovo sempre qualcuno nel baule della macchina o accucciato sui sedili posteriori; vorrebbero venire tutti. Ma non si può, quindi siamo sempre in pochi. Molto spesso solo in due: io e Uccio.

Quando troviamo Vasco da solo, in un momento di relax, senza la pressione di qualche impegno, possiamo vedere una persona veramente incredibile: divertente, piacevolissima.

Può succedere, a volte, quando arrivi a conoscere i tuoi idoli, di incappare in una cocente delusione. Sì, perché se una persona che ammiri la conosci in un momento poco opportuno, poi ti fai un'idea sbagliata. Quella coincidenza sfortunata rovina tutte le tue aspettative. Ecco perché ci vuole fortuna, anche in questo.

Io lo so, perché è capitato anche a me, all'inverso. Cioè, ci sono persone alle quali stavo simpatico che mi hanno incontrato in un momento per me difficile, oppure in cui avevo dei problemi e non potevo dimostrarmi disponibile, così per loro sono diventato istantaneamente un personaggio deludente.Ma Vasco ho avuto il tempo per

conoscerlo bene, quindi per capirlo: è una persona magnetica, molto sensibile. Tratta tutti da pari a pari. E non fa così solo con me, ma proprio con tutti.

Parlargli ti dà gusto, perché è piacevole e affascinante.

Ci siamo conosciuti quando lui aveva un team, impegnato nella 125. Abbiamo scambiato due chiacchiere, e lui mi ha detto subito che mi seguiva con molto interesse e simpatia. Col passare degli anni, il nostro rapporto è cresciuto: adesso ci scambiamo regolarmente dei messaggi, dopo le gare mi fa sempre i complimenti, quando io sento una sua canzone nuova gli mando i miei commenti. E mi spedisce sempre i suoi dischi.

Nel 2004 mi è capitata l'opportunità di fare qualcosa d'insolito e divertente. Abbiamo realizzato un'intervista per il mensile "Rolling Stone", col quale collaboro.

Io ho fatto l'intervistatore, lui l'intervistato. È stata la prima volta, per me. Non avevo mai fatto una intervista stando... dall'altra parte.

Non mi ero preparato alcuna scaletta, naturalmente. Ho deciso di improvvisare. Ma alla fine sono riuscito a trovare delle domande interessanti, e lui rispondeva con un certo impegno. Ricordo che avevo una curiosità in particolare, e in quell'occasione sono riuscito a soddisfarla.

«Come inizi, quando scrivi una canzone?» gli ho chiesto.

«Cioè, fammi capire: te prendi un foglio, una penna, poi scrivi *Albachiara?*» ho aggiunto.

In realtà ho capito subito che è impossibile ricevere una risposta a una domanda come questa, perché si entra in un campo - quello del talento, dell'arte, dell'ispirazione - che non riesci a descrivere o a provocare. Certi momenti li vivi e basta. Ti vengono così. Succede anche a me, in moto, quando sono in gara.

Comunque, lui ha cominciato a parlare, e tra una domanda e una risposta alla fine non la smettevamo più. Ci siamo trovati immediatamente in sintonia. È stato molto bello.Sì, siamo in sintonia, e riusciamo sempre a farci delle bellissime risate.

L'anno prima, cioè nel 2003, Vasco mi ha fatto vivere un'esperienza strana e bellissima.

Sono andato a San Siro per vederlo in concerto. Dato che, come al solito, ero arrivato in ritardo, non eravamo riusciti a vederci prima dell'inizio dell'esibizione.

Io mi sono sistemato sotto il palco. Dopo la canzone iniziale, Vasco mi ha visto, dal palco, e ha detto al microfono: «Stasera c'è con noi il più grande pilota di tutti i tempi, Valentino Rossi!». A quel punto, ottantamila persone hanno iniziato a urlare. Be', è stato bello. Non inusuale, ma quella volta è stato strano, molto particolare, perché ero in un ambiente diverso da quello in cui vivo di solito. È stata una manifestazione di affetto diversa.

Ecco, essere Valentino Rossi comporta molti effetti collaterali: puoi vivere anche tanti momenti stupendi, non solo tanti problemi. Tra le cose belle, c'è senza dubbio la fortuna di poter conoscere personaggi che magari sono stati, o sono, tuoi idoli. Come Vasco Rossi.

E adesso, col passare del tempo, per quanto mi riguarda posso dire che Vasco è un mio amico.

Anche io, in molte mie manifestazioni, sono un italiano vero, ma se c'è una caratteristica che mi rende davvero un italiano, è la superstizione.

Sono sempre stato superstizioso, a livelli altissimi. Non so se qualcuno l'ha trasmessa a me, questa mania, quando ero piccolo; io mi ricordo però di essere sempre stato così, tanto che, a lungo andare, ho influenzato i miei amici e tutti coloro che mi stanno intorno.

Ho tutte le credenze più classiche, ma i riti scaramantici più importanti sono personalissimi. Soprattutto se riguardano le gare.

Io non uso i "classici" amuleti, come altri piloti. Se ho qualcosa addosso è perché mi piace. Ma alle gare ci sono tantissime cose che faccio, seguendo dei rituali.

La vestizione, ad esempio, è un rito che si ripete sempre allo stesso modo. Ci sono capi di abbigliamento - scarpe, magliette, polo - che scelgo e indosso secondo un significato preciso. So sempre riconoscere quello che devo mettermi in un determinato momento, in un certo giorno. Ad esempio: anche se c'è una pila di dieci magliette tutte uguali, io so quella che devo indossare il giorno della gara. Ai gran premi, poi, devo avere tutte le mie cose messe bene, nell'ordine che dico io. Perché tutto, per me, ha un significato.

Ma l'elemento più importante è quella che noi chiamiamo la "cabala ufficiale".

È un rito che deve avvenire sempre nello stesso posto, e devono partecipare sempre le stesse persone. Che sono cinque. Le stesse cinque che c'erano la prima volta.

Tutto è nato, infatti, molti anni fa, quando correvo in 250.

Una sera, io e alcuni amici siamo andati in un locale a bere qualcosa e a far festa. Il giorno dopo sono partito, per andare a correre un gran premio. E l'ho vinto.

Prima della gara seguente, non ci siamo andati, in quel locale, perché la cabala allora non esisteva. La corsa è andata male, sono caduto.

«Dobbiamo tornare là, altrimenti porta male» ha proposto un amico, anche lui molto superstizioso.

Così abbiamo ripetuto il rituale, che ha poi funzionato. Da lì, quindi, è nata la cabala.

E poiché quando una cabala inizia poi è impossibile fermarla, questo rito va avanti regolarmente da anni.

Alla vigilia di ogni gara, in un'ora variabile, ma sempre in piena notte, ci ritroviamo nel locale di un nostro amico. Può anche darsi che sia già chiuso, ma non importa: viene riaperto per noi. Ci gustiamo la stessa cosa della prima volta, seduti sempre allo stesso tavolo.

Per fare questo sono sempre disposto a tornare da Londra, e vale anche se si tratta della notte prima della mia partenza per una gara, o per una serie di gare.

Se per caso non siamo già insieme, io e quei miei quattro amici, quando si decide che è l'ora della cabala si fa il giro di telefonate. E non importa se è già notte fonda.

All'annuncio «cabala!» chi dorme si sveglia, si veste, ed esce di casa.

Non conta nemmeno se qualcuno di noi è con la moglie o la fidanzata. Mogli e fidanzate lo sanno, e restano a dormire.

Se ci siamo sempre tutti (io, Uccio, Alby, Palazzi, Piwi), se ripetiamo bene i vari

passaggi, se nessuno di noi cinque sbaglia qualcosa, la cabala funziona. Quando è andato male qualcosa, in gara, è stato sempre a causa di un errore commesso durante quel cerimoniale. C'è stato qualcosa di sbagliato.

Magari mancava uno di noi cinque, oppure qualcuno si è seduto al nostro tavolo e non poteva, perché possono farlo solo queste cinque persone, o qualcuno di noi ha portato una ragazza. E alla cabala non si possono portare le fidanzate: né quelle fisse, né le occasionali. Questo è un errore che ho fatto anch'io, qualche volta.

Una volta, nel 2004, è arrivato un nostro amico (uno che non fa parte dei famosi cinque) e si è messo a sedere al nostro tavolo: la gara seguente è andata male.

Abbiamo quindi deciso che questo non deve succedere più. Si è stabilito che bisogna essere rigorosi. Arriva una fidanzata, un'amica, un nostro amico? «Mi dispiace, non puoi sederti.» Dispiace davvero, quasi sempre, però la cabala è la cabala.

Di riti noi ne facciamo a migliaia: alcuni sono in evoluzione, nel senso che vengono via via modificati. La cabala ufficiale, però, è immodificabile.

A volte ho la netta sensazione che le morose e le mogli dei miei amici mi detestino. E lo so, il perché. Non è questione di cabala, perché ormai si sono abituate: se sentono la sveglia si voltano dall'altra parte e non fanno storie.

Il problema è un altro: quando torno a Tavullia, è fuori discussione che io e i miei amici ci riuniamo. E loro, i miei amici, spesso prendono proprio questa scusa per far tardi. Oggi lo dicono alle fidanzate o alle mogli, quando eravamo più piccoli lo facevano con i genitori.

Il pretesto è sempre lo stesso: «C'è Vale, devo star fuori con lui e gli altri».

Fidanzate e mogli non protestano, almeno ufficialmente. Anche perché non servirebbe a niente. Non si ribellano nemmeno quando i miei amici prendono le ferie per venire alle gare.

Le morose capiscono, comunque. Quando, ogni tanto, qualcuna esce con noi, magari si stanca però non osa mai dire niente. Sanno che il mio ritorno a Tavullia è sempre motivo di riunificazione per gli amici, e per la tribù.

Oggi ci troviamo a casa di qualcuno, organizziamo delle cene, oppure andiamo in giro per locali. Facciamo le cose che fanno tutti i ragazzi, insomma.

Una volta, invece, eravamo scatenati.

Sempre in giro con i motorini truccati, combinavamo un sacco di disastri.

In realtà combinavamo di tutto, solo che la nostra passione per i motori era dominante. Avevamo perfino allestito un gruppo musicale, e ci trovavamo regolarmente: gli elementi basilari del gruppo erano Biscia (alla batteria), Lele (alla chitarra), Omar (che invece cantava). E io, che per un po' ho strimpellato la chitarra.

Mi è sempre piaciuta la musica: ho anche seguito dei corsi, per alcuni anni.

La passione per la chitarra poi mi è passata, ma mi è rimasta quella per la musica. Ascolto di tutto; ho dischi di ogni genere.

Alla fine, anche quello era un modo per stare insieme:che fossimo in una casa oppure fuori, io e i miei amici eravamo sempre insieme, sempre uniti.

Siamo sempre stati un vero gruppo. E lo siamo ancora oggi.

Forse è la zona in cui siamo nati e cresciuti, che ci ha resi così. Forse è merito di Tavullia, insomma.

Tavullia è adagiata su una piccola collina, lunga e stretta, 165 metri sul livello del mare. Sorge dove la provincia di Pesaro si congiunge con quella di Rimini. È nelle Marche, quindi, ma è praticamente incollata alla Romagna.

Ha circa cinquemila abitanti, ed è un insieme di case appollaiate sulla punta del colle. Davanti, il terreno assomiglia a una serie di onde lunghe che raggiungono la costa, peraltro molto vicina. C'è un punto in cui, nelle giornate senza nuvole, si può vedere chiaramente il Mare Adriatico.

Ti accorgi che sei arrivato perché inizi a vedere, appese ai lampioni della luce, oppure alle case, le bandiere con il 46 impresso sulla stoffa.

Il 46 lo vedi anche nelle vetrine dei negozi, dei bar, sugli scooter o sulle auto.

A Tavullia ci sono solo case basse, o villette. È un paese tranquillo, in cui si fa tesoro di alcuni valori importanti: l'amicizia, il rispetto, la solidarietà.

Chi cambia la macchina paga da bere. E ci si saluta quando ci si incontra, anche se si è in auto, in moto o in scooter. È tutto un suono di clacson, insomma.

Il Bar dello sport, ritrovo strategico dove sono nate anche alcune delle migliori gag, è di fianco alla sede del Comune, e di fronte alla scuola elementare che abbiamo frequentato anche noi della tribù.

A un passo dalla scuola c'è la chiesa, dove svolge la sua opera don Cesare. Il nostro parroco.

È un grandissimo: uno dei miei tifosi più appassionati.

Seguendo tutta la comunità, ha naturalmente seguito anche me, e mi è stato sempre vicino benché io non sia proprio un parrocchiano modello.

Da qualche tempo a questa parte, don Cesare ha cominciato a fare cose strane, per un parroco: guarda tutte le gare, da solo, in sagrestia, e se si disputano in orari sfavorevoli, per via dei fusi orari, lui sposta le cerimonie religiose! Dev'essere sempre concentrato, lui, quando si mette a guardare la gara. E se vinco, si precipita a suonare le campane.

Don Cesare è una persona di una certa età, e si è appassionato alle corse seguendo le mie vicende. È rimasto sempre accanto ai suoi parrocchiani, alla sua chiesa; si è mosso pochissimo da Tavullia. Eppure nel 2003, a 82 anni, si è unito al Fan Club ed è venuto a vedermi correre dal vivo, in Germania.

Io vado sempre a trovarlo, in chiesa: è piacevole parlargli, è una persona incredibile.

A un passo dalla chiesa, alla sinistra della scuola, oggi sorge, protetta dalle mura, la sede del Fan Club. Il Valentino Rossi Officiai Fan Club Tavullia. Che è gestito da Flavio Fratesi e Rino Salucci. È nato nel 1996, con il nome di "Supporter Valentino Rossi". Dal 1997 è diventato Officiai Fan Club. Perché quello di Tavullia è l'unico ufficiale. Sono stato io a volerlo.

Registra una media di 6000 tesseramenti l'anno.

In realtà, già nel 1994 e nel 1995 Flavio veniva sempre a vedermi correre, e c'era anche Rino, che accompagnava Uccio. Dal 1997, però, il gruppo ha iniziato a viaggiare anche all'estero, e da quel momento c'è sempre qualcuno del Fan Club a ogni gara. Ovunque vada a correre. Il gruppo che viene in trasferta è composto sempre da una trentina di persone.

A Tavullia la passione per la moto non l'ho portata io. C'era già, e da anni. E sempre stata una zona abitata da grandi fanatici di moto. Il babbo di Flavio aveva anche fondato un moto club che era diventato uno dei più attivi e numerosi. Poi, quando ho iniziato a correre io, si è sviluppato in effetti un vero e proprio movimento.

Io, per il mio carattere e le mie convinzioni, ho un po' fatto capire l'importanza del gruppo, e ho sempre voluto che il Fan Club fosse un'attività gioiosa.

Il Fan Club organizza le trasferte, le feste, ma si occupa anche di valori importanti. Come la solidarietà e la beneficenza. Le sue entrate, infatti, sono tutte devolute in opere benefiche. Non ho mai voluto pubblicizzare questo aspetto, perché queste cose vanno fatte in silenzio, e solo se uno se lo sente dentro davvero.

Flavio, che è il vero motore del club, dice che è la mia forza a tenere unito il tutto, ma io penso che ci sia uno spirito che ci accomuna: lo spirito di gruppo, il piacere di stare insieme. E questo spirito è la mia forza.

Ed è poi grazie alla nostra goliardia se all'interno del gruppo sono emerse tante idee divertenti, alcune delle quali molto belle.

Una di queste, ad esempio, è il bollo e l'assicurazione che sono sistemati sul cupolino delle mie moto da corsa. E dai tempi della 250 che li ho con me.

Per la realizzazione di questi due tagliandi non abbiamo lasciato nulla al caso. C'è stato uno studio, molto attento e accurato.

Viene indicato tutto quello che serve, e che impone... la legge. Ci sono la cilindrata della moto, la potenza. Questi dati vengono aggiornati, modello dopo modello, anno dopo anno, e di conseguenza cambia sempre anche l'importo del bollo...

Sul tagliandino viene scritto naturalmente il nome della compagnia assicuratrice. Che deriva dal nome del mio capotecnico. Nel periodo della 250 avevo la Rossano Brazzi Assicurazioni, che poi ho dovuto lasciare quando sono passato nella 500 con la squadra di Jeremy. Adesso infatti ho la Jeremy Burgess Assicurazioni Aldgate, perché abbiamo aggiunto anche il paese australiano, che si trova vicino a Adelaide, in cui abita Jeremy.

Viene indicata, chiaramente, anche la durata della copertura assicurativa. Il periodo corrisponde alla durata del campionato, ma come ogni polizza che si rispetti, l'utente, cioè io, ha diritto a una estensione della copertura di quindici giorni. Abbiamo quindi ideato la polizza in modo che io sia coperto anche per qualche giorno successivo alla fine del campionato. Non si sa mai...

11

I carabinieri di Tavullia ci conoscevano tutti. Ci vedevano quasi ogni giorno. Vale a dire, ogni volta che ci fermavano.

Già, perché da ragazzini io e i miei amici avevamo delle intense frequentazioni con loro, cioè i carabinieri di Tavullia. Ma anche con quelli dei paesi vicini.

Avevamo un rapporto molto particolare: noi scappavamo, loro ci inseguivano. A volte ci andava bene, molto spesso ci prendevano.

Era un po' come giocare a "guardie e ladri", insomma, solo che lì era tutto vero.

Non eravamo certo teppisti, naturalmente. Non rubavamo niente, non commettevamo dei veri e propri reati. Ci correvamo soltanto dietro con i motorini, che erano "un po'" illegali, e usavamo la strada come un circuito. Ma niente di più...

Naturalmente loro, i carabinieri, avevano capito la situazione: noi eravamo ragazzini un po' agitati, ma con una sana passione per i motorini e per le gare; non facevamo niente di male, a parte le scorribande con mezzi "leggermente" fuori dal codice.

Eravamo anche simpatici, oltretutto; infatti ci facevano sempre la paternale, ci sgridavano cercando di rimetterci sulla retta via.

Loro ci sequestravano i motorini, è vero, ma noi sapevamo che erano obbligati a farlo, e sapevamo anche accettare la sconfitta. Infatti non appena li dissequestravano, noi ricominciavamo da dove avevamo dovuto interrompere.

Tra noi e i carabinieri c'è sempre stata una simpatia reciproca. Perché noi non eravamo cattivi. In fondo, eravamo dei bravi ragazzi.

Eravamo ragazzini molto impegnati, quando abbiamo iniziato a frequentare le scuole medie. La nostra passione ci dava da fare tutto il giorno, tutti i giorni. Le scorribande con i motorini, prima, e l'Apecar poi, erano già nell'aria quando avevamo 11 anni. Si era alla vigilia di un periodo incredibile: l'adolescenza. Mentre frequentavamo le scuole medie, infatti, sono arrivati i primi motorini.

Alle medie, di solito, la differenza tra maschi e femmine è netta: le tue compagne di classe sono più avanti, quindi frequentano ragazzi più grandi. E tu devi aspettare l'età giusta per frequentare a tua volta le compagne di classe di qualcun altro più piccolo di te. Noi, in attesa di avere l'età per andare con le altre ragazzine della scuola, avevamo deciso di impiegare il nostro tempo scorrazzando con i motorini.

Ne abbiamo combinate davvero di tutti i colori. Abbiamo sempre amato le moto, le corse, il gusto della sfida. Io e i miei amici facciamo parte di quella generazione che, dai 14 ai 18 anni, ha avuto dentro una passione enorme per le due ruote. Una passione che avevamo tutti, nessuno escluso.

Le moto, in effetti, sono state sempre la mia mania. Avevo iniziato da bambino: ho imparato a guidare una piccola moto prima della bicicletta! E ho cominciato molto presto anche a fare le gare di minimoto.

Ho aspettato poi con ansia il traguardo dei 14 anni, età in cui si può andare in strada senza problemi. Io ci andavo lo stesso, in strada, ben prima di averli compiuti, ma ero"abbastanza" fuorilegge... Prendevo un Benelli di Graziano, uno strano mezzo che si ripiegava come la Graziella; Graziano lo metteva nel baule della macchina e poi lo utilizzava nel paddock delle gare di Superturismo. Ogni tanto lo usavo anch'io. Era nero e verde.

La mia generazione ha vissuto il cambio tra i ciclomotori (come il Ciao, il Bravo, il Sì) e lo scooter. Io sognavo il Ciao con la forcella del Bravo, come quelli che avevano i ragazzi di Tavullia un po' più grandi di noi. Poi, però, quando ho compiuto 14 anni è arrivato sul mercato lo scooter. Un oggetto bellissimo.

L'Aprilia aveva l'SR, che per noi era un sogno: sembrava la moto da gran premio. Infatti c'erano anche le versioni "replica". Uccio aveva il "Reggiani Replica", ad esempio. Io invece avevo il Viper giallo-viola. Lui l'ha comprato un po' prima; quando è arrivato il mio turno l'SR "Reggiani Replica" non si trovava più. Così ho preso il Viper.

La prima volta che abbiamo visto in foto l'ApriliaSR è stato sulle pagine di "Motosprint", molto prima di vederlo dal vero, in una vetrina del negozio Champion di Pesaro.

Quando si è sparsa la voce sono iniziate le visite guidate per rendere omaggio all'SR nel negozio. Si partiva da Tavullia, con la corriera, per andare ad ammirarlo. E io stavo davanti al vetro con la bocca aperta, la bava alla bocca, l'aria sognante.

Quando l'ho comprato, siamo andati a prenderlo io e Uccio, con Graziano che ci ha portati con un furgone che si era fatto prestare. Siamo dovuti arrivare fino a San Marino, perché in giro non ce n'era più uno. Naturalmente, non eravamo organizzati per il trasporto: niente cinghie, nessun supporto. Il viaggio di ritorno io e Uccio l'abbiamo fatto nel furgone, in piedi, tenendo stretto il motorino che era sul cavalletto. Già, facevamo noi, da cinghie.

Eravamo sballottati, sulla strada di San Marino, che è molto tortuosa. Però eravamo contenti. L'arrivo del motorino e dei 14 anni ci ha cambiato la vita. A mano a mano che nella tribù si raggiungeva quell'età, che per noi era un sogno, arrivava un motorino: nel giro di due mesi ne sono comparsi una decina. Alcuni di noi avevano la Vespa 50, altri lo scooter. Unico elemento comune: erano tutti completamente elaborati.

Yamaha, Honda, Vespa, Aprilia; ognuno aveva il suo gioiello, e formavamo un enorme team. Le giornate per noi sono cambiate in un attimo. E abbiamo vissuto momenti indimenticabili. Questi scooter avevano grandi possibilità d'elaborazione. La prima cosa che si faceva, un minuto dopo averlo portato a casa, era togliere le strozzature per fargli fare più dei 45 km/h imposti dalla legge. E quello era il primo passo verso l'elaborazione vera.

Lavoravamo tutto il giorno attorno ai nostri scooter: cambiavamo cilindri, carburatori, variatori, frizioni, marmitte, sospensioni. E poi le gomme: usavamo le giapponesi IRC, che "tenevano" moltissimo e ci permettevano di forzare in curva.

Siamo arrivati al punto in cui ognuno aveva il suo elaboratore di fiducia; io andavo da Motor House Energy a Misano, che era di Alessandro Ugolini detto "Sgana", un ragazzo che correva con me in minimoto. Lui era il guru dello scooter. Il mio, infatti, era sempre là, nel suo reparto corse. Siamo giunti a un tale livello di elaborazione, che ogni quindici giorni dovevamo cambiare lo scooter, oppure il motore. I nostri scooter andavano ben oltre i cento all'ora, ed erano quindi un po' fragili.

Dopo averli modificati andavamo a provarli, per fare la messa a punto, e infine li usavamo per la nostra sola e unica passione: le gare. Sì, le gare con i motorini. Ecco, noi facevamo questo tutto il giorno, tutti i giorni. Ed è andata così fino a quando non abbiamo compiuto 18 anni.

A 14 anni ero sempre in giro, facevo un sacco di chilometri; ci vivevo, sul motorino. Anche in inverno, con la pioggia, sempre.

Anche perché i miei genitori si sono separati e io sono andato a vivere con mia mamma a Montecchio. Quando io e i miei amici tornavamo a casa, a Tavullia, io avevo poi sempre cinque o sei chilometri da fare da solo: la strada che collega Tavullia a Montecchio.

Tavullia è più in alto, rispetto a Montecchio. Quindi il tragitto puoi affrontarlo in salita ma anche in discesa, dipende da dove parti. La strada è bella. È un percorso breve, medio-veloce, molto vario, con curve lunghe e tornanti in sequenza, più qualche tratto di rettilineo.

La leggenda narra che io abbia imparato lì, nel tratto Montecchio-Tavullia, a guidare forte da solo, senza nessun riferimento, quindi senza seguire il ritmo di un avversario. Ero sempre da solo, quindi ho sviluppato la capacità di gestire il ritmo, di andare in fuga...

Comunque, eravamo tutti dei grandissimi: sempre in giro, sempre in motorino. E poi era sempre gara. Gara vera. Ci davamo una meta, una destinazione, non tanto perché fosse importante quello che saremmo andati a fare là, ma perché volevamo goderci il tragitto. Che trasformavamo in un gran premio.

Una volta arrivati a destinazione, non vedevamo l'ora di ripartire perché così avremmo ricominciato a gareggiare. Era il tragitto che contava, non la destinazione.

C'era già il mito della Panoramica, all'epoca. Si tratta di una strada lunga 22 chilometri. Una strada panoramica, appunto, perché è a strapiombo sul mare. Va da Gabicce Monte a Pesaro, tra Romagna e Marche. Una strada tortuosissima, molto bella, che per noi era una pista.

Alterna curve in salita, alcune strette, altre ampie, molte delle quali da raccordare; c'è un continuo cambio di ritmo e pendenza. Ci sono momenti in cui sei in mezzo al verde, cioè agli alberi e alla vegetazione alta, e altri in cui sembra di poter toccare il mare con le mani; anzi, quella vista stupenda a volte ti distrae e ti fa perdere concentrazione.

Era un punto di ritrovo anche ai tempi di Graziano: la percorreva in moto anche lui, con un gruppo di ragazzi di Pesaro; arrivavano fino a un certo punto e incontravano altri ragazzi di un gruppo di Gabicce e Cattolica, tra cui c'erano Gibo e

Aldo Drudi. E facevano, anche loro, le gare in moto.

Oggi non puoi più gareggiare sulla Panoramica, è troppo pericoloso: c'è il distratto che fa inversione col furgone, oppure i vacanzieri col camper; ci sono troppe macchine. E poi è pieno di ciclisti. Ma all'epoca, quando quel tratto era molto meno frequentato, l'abbiamo sfruttato parecchio.

Il problema è che stanno pensando di mettere i dossi anche lì. Sulla Panoramica. Uno scandalo, una profanazione!

Sarebbe come mettere dei dossi sulla pista di Assen, come violare e oltraggiare qualcosa di sacro.

Il programma della giornata era questo: scuola, pranzo, Panoramica.

Ci trovavamo subito dopo pranzo, facevamo il pieno al "24 Ore" sotto Gradara, poi 22 chilometri ad andare e altri 22 a tornare.

Ci sono stati periodi in cui io mi facevo anche quattro o cinque "panoramiche" al giorno!

Questo perché avevo la possibilità di sfruttare diversi gruppi di amici. Dopo la scuola c'erano quelli che lavoravano ed erano in pausa pranzo, poi nel pomeriggio arrivavano gli altri.

D'estate, poi, era bellissimo: dopo la Panoramica si raggiungeva il mare e stavamo in spiaggia fino al tramonto. A turno uno di noi arrivava con le braccia rosso-sangue, cioè "spelate", bruciate dalle cadute. Perché, si sa, la caduta in gara è sempre in agguato... Ed era sempre la solita storia: «Vai nell'acqua, che disinfetta» e sentivi dei bruciori, dei dolori, che non sapevi dove stare!

Durante le nostre gare le regole erano poche, ma le rispettavamo in modo inflessibile: per tenere bassa la velocità di punta non si poteva tirare troppo sui rettilinei, ed era poi rigorosamente vietato andare nell'altra corsia. Si stava sempre sulla destra: se uno oltrepassava anche per un solo metro la riga bianca c'erano delle penalizzazioni, ma soprattutto ci si incazzava moltissimo.

Il casco rientrava nel regolamento ufficiale, tutti noi lo usavamo. Su questo, siamo stati furbi da subito.

Certo, ogni tanto c'erano delle divagazioni. Come le impennate. Eravamo sempre su una ruota. Io a volte tornavo a casa, la sera, con le braccia che mi facevano male.

Ecco, la sera. Non contenti di quello che facevamo di giorno, la sera si andava a casa perché era in programma una rapida revisione e messa a punto del mezzo; poi, dopo una cena che durava pochissimo, ci si trovava tutti in una zona artigianale, piena di fabbriche e capannoni, a San Giovanni in Marignano. A un passo da Cattolica.

Perché se di giorno c'era la Panoramica, la sera si andava tutti al "Pistino"!

Quella zona artigianale la sera era disabitata. Avevamo quindi creato un vero circuito: col paddock, i parcheggi, la zona di partenza e arrivo, le curve e i rettilinei. E poi c'era il pubblico, tra cui le ragazze.

Quando era in programma il Mondiale a Misano, che è solo a qualche chilometro di distanza, c'era gente che andava a rubare gli striscioni dal bordo pista, per portarli

al Pistino: tu giravi e vedevi attorno alle strade questi striscioni di sponsor tecnici come i gommisti, o i petrolieri, oppure i tabaccai. Molto "racing".

Il percorso era tecnico, c'era una "esse" veloce e molte curve belle. C'era solo una curva a sinistra veloce in cui si andava un po' sulla strada, per qualche metro: era l'unico punto pericoloso della pista, ma bisogna dire che era pericoloso davvero...

Spesso si prendevano delle grosse botte, perché cadendo si poteva andare a picchiare contro qualunque cosa. Ma, in generale, ci è andata sempre bene.

Nei momenti di massimo splendore, al Pistino eravamo anche più di 200: veniva gente da tutti i paesi intorno a San Giovanni in Marignano. Dalle località del mare a quelle della collina.

Quelle erano sfide vere, i più tecnici ed evoluti arrivavano col Ciao elaborato trasportato dal carrello! Lo tiravano giù, il Ciao specialissimo, con le sospensioni del Bravo, e poi entravano... in pista.

Naturalmente iniziarono anche le retate dei carabinieri, che arrivavano e sequestravano tutto. A volte si riusciva a scappare, altre volte no. Così le retate hanno decretato di fatto la fine del Pistino e di quegli anni eroici.

E col Pistino è finita un'epoca, anche per noi.

Sul Pistino andavo forte, una volta però ho "corso" solo per verificare le mie condizioni in previsione di una gara importante dell'Europeo 125.

Nel 1995 infatti, quando in vista c'erano le ultime due prove dell'Europeo, mi sono fratturato il polso sinistro con la moto da cross.

Non stavo passando un periodo troppo tranquillo, perché ero terzo nella classifica del campionato, insidiato però da un pilota della Repubblica Ceca, Jarda Hules, che stava recuperando un sacco di punti e metteva in pericolo il mio piazzamento.

Era un momento delicato, quindi, in cui bisognava prestare molta attenzione. E cosa ho fatto, io, per gestire al meglio quella situazione? Sono andato ad allenarmi, con i miei amici, su una pista da cross.

Mi allenavo spesso con la moto da cross, in quegli anni, perché mi divertivo molto. Solo che quella volta ho commesso un errore.

Sono arrivato sulla rampa di un salto, in seconda, e avrei dovuto mettere la terza: ho alzato il piede sinistro per inserire la marcia, solo che quella non è entrata e sono rimasto in folle. Ma ero già sulla rampa, ormai. Quindi ho saltato in folle, e naturalmente mi sono cappottato in avanti.

E stato proprio un gran volo; infatti mi sono rotto il polso sinistro. Ho pensato subito al campionato europeo, quindi al rischio di perdere il diritto al Mondiale l'anno seguente.

Ho deciso di rinunciare all'ultima prova del campionato italiano, al Mugello. Prima di correre la gara in Portogallo, a Braga, avrei avuto più tempo per recuperare.

Il dottor Costa mi ha aiutato: mi ha fatto una fasciatura rigida, per farmi gareggiare comunque. Ma quando eravamo ormai alla vigilia della gara, mi ha detto: «Sembra tutto a posto, però la muscolatura del braccio si è un po' ridotta, non so se riuscirai a guidare con la forza necessaria».

«Perché non trovi il modo di verificare se puoi guidare?» mi ha suggerito.

"Va bene, ma come faccio?" mi sono chiesto.

Avevo 16 anni, non possedevo la patente per guidare la moto da strada e non ero nelle condizioni per andare in pista. Ma non potevo certo rinunciare a quella gara, perché mi servivano i punti per qualificarmi entro le prime tre posizioni, altrimenti non avrei avuto il diritto ad andare al Mondiale. Dovevo quindi andare per forza a correre a Braga.

Poi mi è venuta un'intuizione: "Vado al Pistino!".

Ho estratto dal garage il mio Zip verde acqua e mi sono presentato per questo importantissimo test. Era bellissimo, quello Zip. Mi piaceva così tanto che lo custodisco ancora nel mio garage.

L'Aprilia era troppo pesante, così andando avanti con le sfide avevo comprato prima l'Honda zx e poi lo Zip. L'Honda andava forte ma grippava sempre perché non raffreddava bene. Lo Zip era molto competitivo. E mi piaceva da matti. Era lo Zip Fast Rider, che naturalmente avevamo elaborato come se fosse stata una moto da gran premio.

Al Pistino avrei potuto verificare le condizioni del polso, e valutare di conseguenza le mie capacità di guida, oppure il livello di impedimento. Ero molto concentrato: vivevo la tensione tipica dei momenti importanti.

Quella sera, al Pistino, non ho solo girato: ho fatto il record della pista.

"Siamo a posto: posso correre in Portogallo!" ho pensato mentre rientravo a casa, molto soddisfatto.

A Braga ho conquistato la terza posizione, e mi sono garantito l'accesso al Mondiale per l'anno seguente.

È anche merito del Pistino, quindi, se sono approdato al Mondiale già nel 1996, a 17 anni.

Ma le scorribande più belle sono state quelle con l'Apecar.

Sono stato il primo, nella tribù, ad avere l'Ape. Tutto è nato dal fatto che in inverno, anche se faceva davvero freddo, non ne volevo sapere di abbandonare il mio motorino. Prendevo un sacco di freddo, e a volte molta acqua, ma c'erano anche dei vantaggi. La mattina potevo risparmiare venti minuti di sonno, rinunciando all'autobus.

Ecco perché non lo usavo mai, l'autobus, e andavo invece col motorino: avrei dovuto svegliarmi con mia mamma che mi attaccava sempre un sacco di "pezze": «Dai, fai svelto, muoviti che sei in ritardo...» ripeteva sempre.

Invece in quel modo rimanevo almeno dieci minuti da solo, a dormire; e come me li godevo quei minuti! Già, perché si tratta di un momento importante. A quell'ora, prima della sveglia, quando magari stai riposando benissimo, dieci minuti di sonno in più ti sembrano un'ora!

Avevo fatto i calcoli: nel tratto Montecchio-Pesaro ero più veloce dell'autobus. Mi servivano dagli undici ai dodici minuti per quel tragitto, e quando poi trovavo un camion mi mettevo in scia, così "toglievo" ancora qualche secondo. Partivo alle 7.57

per essere a scuola alle 8.10. In ogni caso, anche quando non c'erano intoppi lungo il tragitto, ero sempre l'ultimo a entrare in classe.

Ma c'era freddo, questo era innegabile. E spesso era necessario adattarsi alle varie situazioni. Quando dovevamo raggiungere il gruppo in cui c'erano le ragazze, arrivavamo in scooter, tutti imbacuccati: cioè col piumino, i guanti da montagna e la sciarpa. Cinquecento metri prima del ritrovo, ci fermavamo, tiravamo fuori il Barbour, i guantini di pelle, il cappellino di lana molto trendy. Ci presentavamo, quindi, in un modo migliore.

«Ma non avete freddo?» ci chiedevano le ragazze.

«Nooo, ma va', è un'impressione, si resiste bene» rispondevamo noi, congelati.

I miei genitori, però, non è che fossero proprio contenti di sapermi tutti i giorni in balia delle intemperie.

«Secondo me, possiamo comprare un Ape» ha proposto quindi Graziano, un giorno.

«Ma che dici, io con un Ape! Guarda, è veramente una pessima idea» ho replicato, sdegnato.

Ma lui ha insistito, e mi ha comprato un Ape del 1979. Cioè, un mezzo del mio stesso anno di nascita.

Quindi io sono stato il primo, nella tribù, ad avere l'Apecar. Arrivai a Tavullia, al Portico, e ci fu un minuto di silenzio. La platea era sbalordita. Perché l'immagine che abbiamo sempre avuto dell'Ape è quella di un pensionato che la mattina presto va non si sa dove, per passare il tempo; oppure ha qualcosa da fare, da caricare, da portare. Secondo noi, l'Ape non era un mezzo da ragazzini: infatti da noi non si erano mai visti dei giovani sull'Ape!.

Mi sono presentato con un Ape arancione (il vero "apista" lo sa che l'Ape originale era quello arancione...). Sono sceso, tra lo stupore generale, e i miei amici hanno iniziato a girarci intorno, a scrutare il nuovo oggetto.

Aveva il freno a tamburo, tutto arrugginito, e il tergicristallo ad azionamento manuale. I miei amici non erano per nulla convinti, ma li ho poi persuasi con i fatti.

La sera, io arrivavo con l'Ape, loro con i motorini.

«Ragazzi, avete freddo, vero?» chiedevo io, ironico.

Così, nel giro di un anno e mezzo, a Tavullia circolavano almeno una dozzina di Ape. L'hanno comprato tutti. Naturalmente, in pochi giorni l'abbiamo trasformato in ciò che per noi era lo scooter: un prototipo altamente tecnologico, pieno di elaborazioni. Un mezzo da gara.

Con l'Ape abbiamo dato tutto. Abbiamo esagerato.

Abbiamo introdotto l'abitudine di gareggiare senza limiti nel contatto fisico; è iniziato il periodo delle sportellate e dei tamponamenti.

"Tanto siamo protetti, non ci facciamo male" pensavamo tutti, e sentendoci così sicuri, a volte abbiamo dato vita a duelli talmente cruenti che sembrava di essere sull'autoscontro al luna park.

Come se non bastasse, si è diffuso un vizio: parcheggiare "addosso" agli altri, investendo il primo che si fermava.

Inostri Ape erano completamente ammaccati: bisognava adottare delle modifiche. Ad esempio, poiché il telaio flette molto (diciamo che non è un Deltabox!) a causa dell'uso "racing" e quindi delle sportellate, eravamo costretti a bloccare una delle due portiere: quella che, a causa delle botte, si chiudeva peggio; perché, a forza di colpi, finiva che la portiera si poteva aprire all'improvviso, magari nel pieno del duello. Quindi la tenevamo chiusa a chiave.

Ma se la carrozzeria era sfasciata, i motori erano a posto: compravamo gli Ape che erano dei 50, e poco dopo la cilindrata lievitava e alcuni (ad esempio il mio) sono diventati anche dei 140!

Più avanti ci siamo anche un po' raffinati: usavamo l'Ape d'inverno, perché c'era freddo, mentre in estate andavamo in scooter.

In realtà, la scelta dipendeva anche dall'intensità dei sequestri da parte dei carabinieri: a seconda dell'evenienza, uno si arrangiava, e magari era costretto a usare lo scooter anche in inverno.

II record dei sequestri spetta a Uccio: ne ha totalizzati ben sei. Io sono stato abbastanza fortunato, però un primato spetta anche a me: mi sono fatto ritirare l'Ape nello stesso giorno in cui me lo avevano rilasciato dopo un precedente sequestro.

Un sabato, di pomeriggio, sono andato a recuperarlo, e quello stesso sabato, ma di sera, me lo hanno ripreso un'altra volta.

Era sempre il periodo del braccio ingessato, quello legato alla gara dell'Europeo che mi ha dato l'accesso al Mondiale. Avevo deciso di andare al Pistino anche se non potevo gareggiare, ma da solo non riuscivo a guidare. Così ci sono andato con Uccio. L'Ape però ha una cabina stretta, in due non ci si sta: se si entra in due, uno deve guidare tenendo il volante, l'altro deve usare il freno posteriore (quello anteriore non serve a niente). Avevamo assunto una posizione di guida un po' stramba: visto che avevo il braccio ingessato, ero obbligato a tenerlo in alto; così facendo, una volta nell'abitacolo io e Uccio eravamo praticamente abbracciati: con il mio braccio intorno al suo collo e appoggiato alla sua spalla.

Naturalmente il fatto che in due, con l'Ape, non si potesse andare, a meno che uno non fosse stato maggiorenne (e nessuno di noi due lo era), ci è apparso un dettaglio facilmente risolvibile. Abbiamo fatto finta di niente...

Poco dopo l'inizio del viaggio siamo incautamente passati davanti a una pattuglia, e subito dopo abbiamo visto che la macchina ci inseguiva con i lampeggianti accesi.

«Dai, frena» mi ha detto Uccio, un po' rattristato.

«No, vai, proviamo a scappare, accelera!» l'ho incitato.

«E dove andiamo, conciati così?» ha cercato di convincermi lui.

«Non abbiamo la targa, né l'assicurazione; è tutto illegale, tanto vale provare a fuggire» ho replicato.

Ma è stata una fuga breve, infatti ci hanno presi subito. E quando si sono avvicinati, i carabinieri erano veramente incazzati. Sono arrivati con passo lento, pesante, cadenzato. Le facce, da sole, bastavano a farti pensare che era stata proprio una grandissima sfiga farsi beccare in quel momento lì...

«Dov'è la targa?!» ha chiesto uno.

«Non ce l'ho» ho risposto.

«Dov'è l'assicurazione?!» ha chiesto un altro.

«A casa...» ho replicato.

«Bene, fila dentro!» mi hanno detto quasi in coro.

"Dentro" voleva dire nella loro macchina. Mi hanno sequestrato l'Ape, quindi portato in caserma.

Uccio invece è rimasto in mezzo alla strada, da solo. Mentre andavamo via ci guardava con aria sconsolata e un po' attonita, perché non sapeva bene cosa fare.

Il sequestro è durato un mese. Per recuperarlo mi sono dovuto presentare in caserma, un sabato mattina, accompagnato dai miei genitori. Che erano di pessimo umore.

«Devi fare il bravo, devi andare piano, devi fare a modo...» ripeteva mia mamma.

«Va bene, ho capito, lo farò...» la rassicuravo.

Il mio babbo Graziano invece non diceva niente, era solo incazzato come una bestia.

Sabato pomeriggio sono uscito con l'Ape, naturalmente, raggiungendo i miei amici.

«Stasera si va al bowling» ha proposto uno, quando abbiamo dovuto pensare al programma per la serata. Ed è stato tutto un coro di consensi.

«Sì, sì, tutti al bowling!» abbiamo urlato.

Ma era quello di Rimini. E noi eravamo a Tavullia.

Io, Pirro, Uccio e Nicola abbiamo deciso di prendere l'Ape. Io con Pirro, Uccio con Nicola. Due equipaggi terribili.

C'è stato un periodo, infatti, in cui quando uscivamo noi quattro, non tornavamo mai a casa senza aver combinato qualcosa, senza che ci fosse capitato qualcosa. Magari incappavamo in cedimenti meccanici, come il grippaggio, oppure finivamo per restare senza benzina, o magari rompevamo l'Ape contro qualcosa, oppure ce lo sequestravano. Insomma, noi quattro, insieme, a casa non tornavamo mai.

Eravamo sicuramente i più pericolosi di tutta la banda, quando si trattava di andare in giro con l'Ape o i motorini.

Il viaggio di andata è trascorso in modo tutto sommato tranquillo: solo un paio di tamponamenti, qualche sporadica sportellata; così, in amicizia... Ma nel ritorno la situazione è cambiata.

«Adesso è gara!» fu annunciato.

«Va bene, gara!» La sfida veniva sempre accettata da qualcuno. Così ci ritrovammo io e Pirro contro Uccio e Nicola.

E questa volta, non saprei neanche dire il perché, abbiamo fatto veramente i matti. Sempre a manetta, sportellate a ogni curva, zigzag tra le macchine. A un certo punto, giunti a un semaforo, sistemati sulla linea bianca, sembravamo alla partenza di un gran premio: noi ci guardavamo in segno di sfida, uno sguardo all'avversario e uno al semaforo, con le mani sul gas e sulla frizione. Neanche c'eravamo accorti che in mezzo a noi c'era un signore con la sua famiglia in una Lancia Dedra verde. Avevano tutti lo sguardo terrorizzato, e quando siamo partiti, al semaforo verde, sgommando e

scomponendoci un po', per loro dev'essere stata una grande liberazione!

Dopo un paio di incroci di traiettoria e una bella serie di sportellate, Uccio e Nicola mi hanno buttato fuori strada, verso sinistra. Non sarebbe stato niente, se la ruota non si fosse incastrata sotto il guardrail.

L'Ape era tutto inclinato, non riuscivamo più a uscire perché l'unica portiera che potevamo usare (l'altra era già fuori uso a causa di una precedente sportellata...) era quella ostruita dal guardrail. Eravamo sulla strada nazionale, bloccati. Uccio e Nicola avevano proseguito, ma quando non ci hanno visto arrivare si sono fermati e sono tornati indietro.

Noi eravamo ancora impegnati a sbloccare la portiera: «Tira qua, spingi lì». Appena siamo riusciti a uscire dall'Ape e a ripartire, abbiamo immediatamente ricominciato la gara.

Ci siamo dati altre due sportellate e siamo arrivati in un bar, vicino a una stazione di servizio, a Riccione. Quello era il ritrovo prima di andare in discoteca. I ragazzi più grandi andavano lì a bere qualcosa e a cercare qualche biglietto-riduzione.

Subito dopo il nostro arrivo, abbiamo visto materializzarsi davanti a noi un'immagine tristemente nota: il lampeggiante acceso.

«Sono per noi» ha fatto in tempo a dire Pirro con tono arrendevole, mentre io guardavo avvicinarsi, inesorabili, le sagome dei carabinieri.

Eravamo in una zona molto ampia, che in quel momento era piena di ragazzi e ragazze. Stavano tutti godendosi lo spettacolo, quindi anche la nostra ennesima, sontuosa, figura di merda.

Non me lo dimenticherò mai, il modo in cui quei carabinieri sono scesi dalla macchina. Sembrava che volessero ammazzarci.

«Ragazzi, ma che cazzo state facendo?!» ha urlato uno, che poi ha continuato sullo stesso tono.

«Non abbiamo mai visto una cosa del genere. Vi davate le sportellate, per la strada, a 80 all'ora... Ma siete matti?»

«Ehm, vede, in effetti...» tentavamo d'improvvisare una replica, ma lì per lì non ci sono venute molte idee.

«Ma questi motori sono elaborati...» mi ha interrotto uno di loro.

«No, be', insomma, qualcosina c'è, ma è poca roba...» ho tentato di minimizzare, sapendo che il negare non avrebbe sortito alcun effetto, perché io avevo un motore da 140 cc mentre l'Ape originale è un cinquantino!

Eravamo in trappola e circondati, con le macchine dei carabinieri che bloccavano tutto, con i lampeggianti accesi, e un gran casino attorno a noi.

I ragazzi nel parcheggio, intanto, urlavano in nostro favore: «Lasciateli andare, poverini, basta...».

Ma i carabinieri non ci hanno lasciati andare. Hanno chiamato il carro attrezzi e io ho subito il sequestro del mio Ape, appena dissequestrato, a poche ore dal rilascio.

Mentre lo guardavo, pensando che non l'avrei visto per un bel po', è comparsa una strana figura.

«Cosa hanno combinato questi qui?» ha chiesto ai carabinieri l'oscuro visitatore.

«E te che cazzo vuoi?» ha urlato subito Uccio.

«Chi cazzo sei?» ha continuato, guardando lo strano personaggio con astio.

«Sono un carabiniere in borghese» ha risposto quello, in modo secco. E ci si è raggelato il sangue nelle vene.

«Bene!» ho commentato io, lasciando cadere la testa in avanti: avevo realizzato che a quel punto nessuno avrebbe più potuto salvarci.

Conoscevamo piuttosto bene la procedura: sequestro immediato, ramanzina, multa, appiedamento istantaneo. Ed è così che è andata.

Così ci siamo ritrovati a piedi. A Riccione. Alle quattro del mattino.

«Scusi, ma adesso noi dove andiamo?» abbiamo chiesto ai carabinieri, invocando un gesto di pietà, mentre se ne andavano.

«Lì c'è la stazione » ha detto uno di loro, indicandoci la stazione dei treni con un semplice cenno della testa.

Abbiamo cercato di mantenere una certa lucidità, per poter trovare un'idea.

Non potevamo rivolgerci ai nostri genitori, e in fondo questa era una fortuna, vista la situazione.

Il mio babbo, infatti, era a una gara di auto, e mia mamma non c'era; i genitori di Pirro erano in Canada, il babbo di Uccio era a Binetto perché seguiva il suo team e con lui c'era anche sua mamma. A casa era rimasto solo il babbo di Nicola.

«Chiama il tuo babbo» gli abbiamo detto.

«Ragazzi, io lo chiamo, ma guardate che quello viene giù col fucile» ha ammonito lui. Conoscendo il suo babbo, abbiamo pensato che Nicola stesse dicendo la verità.

«Bene, non chiamiamolo» ho stabilito io, puntando sulla prudenza.

Abbiamo quindi deciso di andare in stazione.

«Diamo un'occhiata alla tabella degli orari» ha detto il più intraprendente.

«Bene, niente treno!» è stata l'immediata reazione quando, con le facce spiaccicate alla tabella degli orari, abbiamo scoperto che il primo treno sarebbe partito alle sette. Ed erano le quattro e mezzo.

Guardandoci intorno, abbiamo visto dei barboni che dormivano su un cartone. Qualcuno è stato tentato dall'andare a chiedere un pezzo di cartone. Per mettersi poi lì, a dormire.

«Prendiamo un taxi» ha detto invece un altro, mostrando spirito di reazione e lucidità. E questa sembrò a tutti un'idea brillante.

Abbiamo iniziato a contare i soldi.

«Quanti ne hai te?»

«Duemila lire, e tu?»

«Io tremila.»

«E io cinquemila.»

«Io solo millequattrocento...»

Avevamo 11.400 lire (oggi sarebbero circa cinque euro) in quattro!

Ma ci siamo presentati lo stesso da un tassista, fermo davanti alla stazione.

«Scusi, ci potrebbe portare almeno fino a Cattolica?» ho domandato.

«Quanti soldi avete?» ha chiesto a sua volta lui, guardandoci con sospetto.

«Undicimila lire!» ho risposto subito.

«Guarda, io per undicimila lire non vi porto neanche a quella rotonda lì...» ci ha raggelato lui, indicandoci la rotonda poco lontana.

«E adesso che si fa?» ci siamo domandati simultaneamente, guardandoci in faccia, con gli occhi pieni di sconforto.

«Non ci resta che l'autostop» ha esclamato il più reattivo, ed è così che siamo tornati a Tavullia.

Anzi, siamo stati anche molto fortunati. Eravamo sulla strada, con le braccia tese, i pugni chiusi e i pollici rivolti verso l'alto ogni volta che scorgevamo dei fari nel buio della notte, certi che nessuno avrebbe avuto il coraggio di farci salire.

La disperazione stava per avere il sopravvento su di noi, quando, come un dono divino, è comparso un coraggioso che si è fermato. Era il benzinaio di Tavullia, che ci ha riconosciuti. È stato lui a portarci a casa.

Se il benzinaio ci ha salvati, a momenti invece ci ammazzano i nostri genitori.

L'abbiamo tutti pagata cara, perché le loro reazioni sono state in linea con l'accaduto. Quanto a me, Graziano mi ha dato due calci nel culo che sono rimasti, anche quelli, nella storia delle scorribande con l'Apecar.

Dopo qualche tempo l'Ape ho dovuto abbandonarlo, perché si era rotto il sedile. Io continuavo a usarlo anche quando stava cadendo proprio a pezzi: dovevo sedermi sulla batteria, perché il sedile era saltato via durante una gara. Non riuscivo a vedere più niente oltre il vetro, e quelli delle macchine che mi sorpassavano avevano l'impressione che l'Ape andasse da solo, perché io ero troppo in basso, sulla batteria, e quindi scomparivo.

"Bisogna cambiare, così non posso andare avanti" ho stabilito, a un certo punto. Ma prima di arrivare a quello, era capitato un altro episodio incredibile.

Un giorno, mentre mi avvicinavo a casa, ho deciso di esibirmi in una manovra di parcheggio molto tecnica: ho pensato di arrivare in folle, sfruttando la velocità acquisita in discesa. Stava andando tutto bene, avevo preso molta velocità, quando una ruota ha colpito il bordo del marciapiede: l'Ape ha perso l'equilibrio e ha cappottato.

Mentre rotolavo insieme all'Ape, come dentro uno scatolone di cartone, sono andato a colpire una jeep parcheggiata, poi ho finito la mia corsa cappottando ancora una volta, ma dalla parte opposta. Una volta fermo, con l'Ape su un fianco, ho aperto lo sportello: sono uscito dall'alto, tirando fuori la testa come se stessi sbucando dalla botola di un sottomarino. Una volta fuori, ho scoperto di essere esattamente davanti alla finestra della cucina, dove mia mamma stava facendo il minestrone.

«Ti sei fatto male?» mi ha chiesto subito, da brava mamma, attraverso la finestra della cucina. Aveva un'espressione a metà tra lo stupore e l'arrabbiatura.

«No, tutto bene» l'ho rassicurata io.

«Allora vieni dentro, che è pronto...» ha detto lei, con aria di compatimento.

Le ho fatto un grande sorriso: ero felice per averla scampata bella nel cappottamento e soprattutto perché vedevo che lei non si era arrabbiata.

«Sistemo l'Ape e vengo» le ho detto, mentre cercavo di rimettere l'Ape diritto: cioè

con le ruote per terra.

"Dai, muoviti!" ho detto tra me e me, dandomi da fare per raddrizzare in fretta l'Ape. Stavo pensando al proprietario della jeep. Si sarebbe arrabbiato sicuramente: ero finito contro la sua macchina!

In quel momento, ho visto la portiera della jeep che si apriva. Era il proprietario: si trovava in macchina, mentre io gli ero rotolato addosso con l'Ape. Aveva appena parcheggiato, e io avevo parcheggiato addosso a lui. È uscito tremante, spaventato dalla scena, col giornale che vibrava perché non riusciva a tenere ferme le mani.

«T-t-ti sei fatto male?» mi ha chiesto, balbettando.

«No, tutto a posto» ho detto io, cercando di trattenermi dal ridere, perché quella scena era incredibile.

Ho rimesso in piedi l'Ape e sono rientrato subito in casa perché stavo per scoppiare in una risata colossale.

Lui dallo spavento si è dimenticato di chiedermi i danni. Ma forse non ha semplicemente voluto.

Questo non l'ho mai saputo.

Col tempo ci siamo calmati. Io ho iniziato a fare il pilota in modo sempre più serio, e la mia vita è cambiata radicalmente. I miei amici vengono però con me alle gare, dandosi il cambio, perché, pur se a turno, qualcuno c'è sempre a ogni gran premio; e quelli della tribù spesso si mischiano ad altri miei amici, oppure ai ragazzi e alle ragazze del Fan Club.

La passione per le moto è rimasta un po' a tutti. Anche se io ho trovato il modo di sfogarla sui circuiti, mi è però sempre piaciuto anche andare in giro per strada.

Ma fino ai 20 anni non avevo la patente per la moto. La strada mi faceva molta paura: ci sono un'infinità di pericoli che il motociclista non può controllare. Le moto vanno troppo forte, e macchine e camion non ti vedono. E poi, in caso di incidente, ci rimette sempre il motociclista, che a volte si fa veramente male.

Ecco perché ho aspettato molto a prendere la patente A, nonostante quello che si potrebbe pensare, visto che andavo in giro con i motorini già da bambino.

Ma a un certo punto la voglia di utilizzare la moto anche per strada si è fatta sempre più forte; così ho deciso di prenderla, la patente. Cerco però di non esagerare mai.

Uso la moto in modo diverso, naturalmente. Anzi, le mie moto.

La lista di quelle entrate nel mio garage non è male: l'Aprilia RSV 1000, le Honda CBR 600, CBR 900 Fireblade e VTR 1000; poi le Yamaha R1, XJR 1300, e c'è anche una supermotard speciale che mi hanno preparato i meccanici della Yamaha. Bisogna poi aggiungere le mie numerose moto da cross, che uso alla cava.

Sono andato sulla Panoramica diverse volte, anche con la moto da strada, ma non ho mai esagerato.

Se potessi avere la bacchetta magica e stravolgere il corso della storia, oggi farei in modo di portare Mike Hailwood con me sulla Panoramica. Sì, una bella scorribanda

in moto con Hailwood sarebbe incredibile.

Secondo me lui è stato il più forte di tutti. Hailwood apparteneva alla generazione che correva nei circuiti cittadini: lui era uno "stradista", sarebbe andato forte sulla Panoramica.

Invece con Wayne Rainey mi piacerebbe andare in pista, per una bella sfida uno-contro-uno, con la stessa moto e le stesse gomme.

Rainey è stato un pilota tosto; per questo ho una sconfinata ammirazione per lui. La Yamaha andava molto più piano della Honda, ai tempi in cui correva Wayne, eppure lui ci ha sempre provato, è sempre stato fortissimo. E poi cadeva poco, pur essendo molto veloce, quindi era sempre lì. Di sicuro ha un carattere diverso dal mio, ma Rainey in pista è stato davvero un grandissimo.

Ecco, con Rainey e Hailwood vorrei proprio misurarmi.

Anche perché guidando insieme a Hailwood mi confronterei anche con Agostini e Read, mentre scontrandomi con Rainey potrei lottare anche con Schwantz e Doohan.

Quando uso la moto da strada, il mio modo di guidare non è più quello dei tempi degli scooter. Naturalmente. Perché adesso mi godo la moto in modo diverso, com'è giusto che sia quando si va in strada. Guidare la moto mi dà gusto anche se vado piano, anche se non scappo da nessuno o non inseguo un avversario.

Forse è anche per questo che è cambiato, naturalmente in meglio, il mio rapporto con i carabinieri di Tavullia.

Se una volta usavo la Panoramica e il Pistino per divertirmi allenandomi - o per allenarmi divertendomi, non l'ho mai capito bene... - quando sono cresciuto ho iniziato a frequentare un altro posto molto particolare: la cava. La cava nasce da un'idea di Graziano. Ed è proprio un'idea, cioè un modo di pensare. È una particolare filosofia, tutta incentrata sul modo di guidare di traverso.

Graziano la chiama la "filosofia del traverso". Infatti non è solo una questione di guida: lui è il guru della vita in derapata.

È qualcosa di più profondo, quindi: è una filosofia di vita.

Secondo il suo modo di pensare, bisogna guidare sempre di traverso. In derapata. Ha iniziato a professare questa sua filosofia quando era un pilota di moto, poi l'ha trasferita sulle quattro ruote quando ha continuato la sua carriera nel mondo dell'auto.

Quando Graziano era ragazzo, e io non ero ancora nato, aveva ideato un allenamento particolare, per essere un pilota di velocità: usava una Honda XR 500, che all'epoca era la versione a quattro tempi della moto da cross. Lasciava la ruota anteriore artigliata, cioè da cross, mentre sulla posteriore montava una gomma liscia, praticamente "stradale". Quindi andava sul bagnasciuga della spiaggia, dove la sabbia rimane sempre umida ed è più compatta, e iniziava a fare le derapate. Si abituava a controllare la moto in condizioni di stabilità precaria.

Da piccolo mi piaceva il cross, ma Graziano non era molto d'accordo: diceva che è pericoloso, per un pilota di velocità. Inoltre si apprende un tipo di guida che non serve a nulla a chi deve gareggiare poi in pista: perché nel cross ci sono i salti, le

buche, i canali.

Quindi Graziano ha cercato subito di portarmi su qualcosa di diverso. E ha iniziato a spiegarmi che, guidando in derapata, si acquisisce un grande controllo della moto. Aveva ragione: è proprio così.

Ecco perché abbiamo iniziato a frequentare le cave. Perché nelle cave si possono ricavare percorsi di terra compatta, in cui c'è il brecciolino. I camion, col loro passaggio, compattano il terreno e lo fanno diventare perfetto per la guida in derapata.

Nella nostra zona, cioè sulle colline attorno a Tavullia e Pesaro, ce ne sono molte, ed è in quella zona che è nato il mito della cava.

Ne abbiamo frequentate una decina. Eravamo costretti a spostarci continuamente perché dopo un po' ci mandavano via. Poi ne abbiamo trovata una che è diventata definitiva. Durante la settimana non disturbiamo, anche perché alla cava si lavora. Arriviamo nel weekend. Il proprietario ce la lascia usare, e noi ci sentiamo un po' come a casa nostra.

All'inizio, cioè diversi anni fa, eravamo meno di dieci, a frequentarla; col tempo, quasi senza rendercene conto, siamo arrivati al punto in cui abbiamo dovuto transennare, mettere il reticolato, limitare l'accesso. Che infatti adesso è a numero chiuso. Non si poteva più andare avanti, c'era troppa confusione.

L'attività nella cava inizia il fine settimana seguente l'ultima mia gara, e dura fino alla settimana precedente la prima gara del campionato successivo.

Ci sono stati dei grandissimi momenti, alla cava. A volte abbiamo organizzato anche dei campionati, delle "endurance", oppure delle gare a scontro diretto. Altre volte si fanno delle manche, tutti insieme. E c'è anche il momento della Superpole, come alla Otto Ore di Suzuka.

Della Superpole di Suzuka mi aveva affascinato il palco sul quale si sale, prima di partire: è un po' come quello per le macchine da rally. Ci passi sopra, stai fermo un attimo, ti presentano, tu saluti, poi via...

Bene, lo facciamo anche noi. Alla cava. Solo che noi, come palco, utilizziamo la pesa per i camion. Sì, è una rampa che porta i camion sulla pesa. Lì uno di noi si sistema con il cronometro, e fa poi partire il tempo. Quando arriva il proprio turno si sale sulla "pesa-palco"; è di rigore il saluto al pubblico, poi si parte per il giro veloce.

Con l'avvento della tecnologia abbiamo migliorato anche l'organizzazione, naturalmente: sono arrivati i transponder, i computer mostrano i tempi aggiornandoli costantemente.

Il percorso è tecnico, veloce, divertente: si affronta tutto in terza e quarta marcia, ci sono frenate molto belle, si può derapare in accelerazione. C'è un solo salto in tutto il tracciato, ma è basso e veloce.

E poi, se uno non ne ha abbastanza, c'è anche un ovale da speedway.

Usiamo solo moto che abbiano la gomma posteriore del tipo enduro stradale; perché la gomma da cross crea le piccole buche che poi impediscono di derapare bene. L'anteriore, invece, è una gomma da cross.

Adesso le moto migliori per la cava sono le cross 450 quattro tempi. Usiamo

sempre quelle, infatti. Ma all'inizio si andava in giro per gli sfasciacarrozze dell'Emilia Romagna a cercare telai o moto abbandonati per farne delle "special". Trovavamo di tutto, a volte moto molto vecchie; una stagione l'abbiamo fatta con le Yamaha XT, le Honda XR, e persino con le Cagiva Elefant. La moto a quattro tempi è di rigore, perché la "due tempi" ha un'erogazione che non è funzionale per quello che dobbiamo fare, in più "scava" un po' troppo.

A me piace moltissimo, guidare così. Mi diverto, e poi mi alleno. Anzi, in realtà si tratta proprio della base del mio addestramento.

Ho un programma preciso: faccio manche da quindici giri, cercando di mantenere lo stesso ritmo; sempre controllando la moto quando scivola.

Certo, la cava col tempo è diventata anche un gran bel parco di divertimenti, ma per me è una palestra, un elemento essenziale per il mio allenamento. Lì ho sviluppato la mia sensibilità di guida e la capacità di controllare la moto facendola scivolare. Perché lì sei sempre di traverso, non c'è aderenza; quindi sei costretto a controllare la moto, che non è mai dritta.

L'allenamento alla cava è risultato fondamentale negli anni della 500, perché quel tipo di moto scivolava moltissimo, ed è stato molto importante anche con la MotoGP:specialmente nei primi due anni, quando con le MotoGP ancora si derapava parecchio.

Il modo in cui entravo in curva, di traverso, con la Honda RCV, lo sviluppavo anche durante le mie sessioni di guida alla cava. Perché in fondo la dinamica è molto simile: alla cava bisogna dosare il gas in accelerazione, far scivolare la gomma posteriore sia in uscita sia in entrata di curva. L'unica differenza è che con la moto da velocità accade tutto più rapidamente, però la guida è quella: la staccata quando sei di traverso, il controllo della moto quando scivola; le manovre sono analoghe.

C'è stato un periodo in cui abbiamo usato anche i quad. Mi ero appassionato al quad, ne usavo uno col motore a due tempi della Yamaha RD 350; andava fortissimo, anche troppo! Infatti l'ho abbandonato dopo un volo rovinoso. Stavo viaggiando veramente molto forte e ho fatto un volo talmente grande che il quad si è dilaniato e io ancora non so come ho fatto a uscirne illeso.

Ecco, lì mi è passata la passione per il quad. Dopo quella caduta, infatti, ci siamo tutti concentrati solo sulle moto.

12

Mi è sempre piaciuta molto, la Otto Ore di Suzuka. Mi ha affascinato sin da quando ero piccolo. Ero un grande appassionato del Giappone, ed ero attratto da quello che succedeva là: mi piacevano i piloti giapponesi, i loro caschi, le loro tute, le loro moto.

E poi, Suzuka è una pista mitica e la Otto Ore una gara leggendaria. Inoltre, quando ho iniziato a chiedere all'Aprilia di farmi partecipare, avevo anche voglia di correre almeno una volta con una Superbike. E forse è proprio per questo che a un certo punto ho davvero insistito perché mi lasciassero provare questa esperienza.

Mi sono messo in testa di partecipare a questa gara ai tempi in cui correvo in 250, e quando l'Aprilia ha iniziato a fabbricare la RSV 1000 ho cominciato a fare pressione su Jan Witteveen, che era il responsabile tecnico.

«Dai, Jan, organizziamo una squadra e andiamo a Suzuka» ho chiesto più volte, con ostinazione, cercando di convincerlo. Lui non ne voleva sapere. E trovò le parole giuste per spiegarsi.

«Senti, la nostra moto, alla Otto Ore, non fa neanche otto minuti» e questo ha chiuso la discussione. E finita che anziché convincere lui ad andare, è stato lui che ha convinto me a restare a casa.

Non ne ho più riparlato fino a quando non ho iniziato a discutere il contratto con la Honda per la 500. A quel punto, ho chiesto subito di poter correre la Otto Ore. E negli occhi dei giapponesi ho letto la sorpresa: "Che botta di culo, è lui che lo chiede a noi!" hanno pensato.

In effetti era una cosa strana. Nessuno dei top rider del Mondiale voleva fare quella gara, così venivano trovate le scuse più varie, pur di scamparla; ecco perché a quelli della Honda non parve vero sentirmi dire che avrei voluto partecipare.

Furono ben felici di farmi firmare il contratto per correre ben due edizioni: quelle del 2000 e del 2001.

Solo dopo ho capito che due Otto Ore sono devastanti, ma in quel momento ero molto eccitato.

La prima delle due trasferte in Giappone per correre la Otto Ore di Suzuka è stata una gita. "La gita in Giappone", la chiamammo, io e i miei amici che hanno partecipato alla spedizione.

È stata l'edizione del 2000, io avevo 21 anni, ed è stata la più devastante. Con me c'erano Uccio, Alby, il "Gabbia" e il mio fisioterapista Marco Montanari.

Otto giorni di delirio, vissuti facendo soprattutto un grandissimo casino. E iniziata ridendo, con l'entusiasmo della gita, ed è finita con una sbornia terrificante. Una cosa talmente pesante, che forse non sono mai stato così male in vita mia per una festa.

Colpa dei piloti giapponesi. E anche nostra, naturalmente.

La Honda mi ha assegnato Colin Edwards, come compagno di squadra. I test erano andati bene: la VTR 1000 mi piaceva moltissimo. Io, che venivo dalla NSR 500, trovai

una moto gustosa, docile, facile da guidare: andava dove volevo, faceva tutto quello che le chiedevo. E derapava tanto, quindi mi ci divertivo un mondo.

Alla partenza per la grande gita in Giappone, io mi sono autonominato "maestro". Avendo già frequentato quel Paese, perché avevo iniziato a correre lì nel 1996, avevo deciso di illustrare ai miei amici le mie precedenti esperienze. In primo luogo, ci tenevo a dimostrare come, e perché, il Giappone fosse così diverso dall'Italia. Per aiutarmi meglio, avevo stabilito di usare degli esempi pratici.

Insomma, la nostra gita in Giappone è stata un esperimento sociologico.

Volevo dimostrare, ad esempio, che popolo gentile, disponibile, rispettoso sia quello giapponese. E lo facevo in vari modi, stuzzicandoli: dare fastidio ai poveri giapponesi che lavoravano nell'hotel e nel circuito è diventato in breve tempo il nostro divertimento preferito.

«Siate disinvolti, fate un sorriso e tutto andrà bene» dicevo ai miei amici. Loro hanno imparato in fretta: salutavano tutti, con grandi sorrisi e molta cordialità, e in questo modo sono rimasti una settimana nell'hotel del circuito completamente a sbafo. In cinque in una camera: mangiando, dormendo, usando la piscina. Sempre senza pagare.

In quegli anni eravamo davvero spudorati. Ci presentavamo a fare colazione, la mattina, senza tagliandino (il tagliandino è fondamentale, per i giapponesi...), senza fare la fila, sedendoci dove ci pareva. E questo destabilizzava i camerieri.

Lo facevamo per vedere entro quanto tempo sarebbe arrivato qualcuno a buttarci fuori, oppure a menarci, che forse era ciò che ci meritavamo. Niente, non arrivava mai nessuno! Da veri giapponesi, valutando che noi eravamo ospiti della Honda, stavano lì, a guardarci, senza reagire.

Un altro esperimento che giudicai interessante consisteva nel forzare il posto di blocco del circuito. Non avevo chiesto i pass. Ebbene sì, io ero il pilota ufficiale della Honda, nella pista di proprietà della Honda, eppure mi sono presentato, con i miei amici, ai cancelli del circuito, senza un solo pass.

Dentro la macchina eravamo in sette; siamo arrivati col motore in fuorigiri, sgommando, senza rispettare la fila, con i finestrini giù, urlando frasi irripetibili.

«Vale, adesso s'incazzano» mi ha detto infatti Alby, davanti ai cancelli.

«Allora non hai ancora capito» ho risposto.

Ho inserito la prima, siamo partiti sgommando, forzando il posto di blocco. E nessuno ci è corso dietro!

Era quello, il divertimento: approfittare del loro modo di fare gentile e rispettoso. Troppo rispettoso, tanto da dare persino fastidio. Stavano lì, attoniti: non reagivano, non sapevano cosa fare, perché non sono preparati a situazioni del genere, a incontrare dei pazzi come noi. Naturalmente, noi ne approfittavamo.

Altro divertimento dell'epoca: il furto di piccoli oggetti nei negozietti del circuito. Prendevamo cose di scarso valore, naturalmente: macchinine, adesivi, gadget. Cose da pochi yen, insomma.

Anche quello era una sorta di esperimento sociologico. Poiché in Giappone il furto praticamente non esiste, è proprio un tipo di vizio che non c'è, per loro non era

pensabile che uno rubasse qualcosa. Ci si può allora figurare come ci siamo rimasti noi italiani...

Volevamo mettere alla prova la loro pazienza, il limite di sopportazione, ma alla fine sono loro che hanno scoraggiato noi. Ci presentavamo alla cassa, mettevamo le cose in tasca guardandoli negli occhi, e quelli non dicevano niente... Sì, ci facevano andare via così. Questo atteggiamento ci ha scoraggiato, così andava a finire che gli rendevamo subito la merce, oppure decidevamo di pagarla.

Poi, però, abbiamo capito che stavamo esagerando. È successo nel 2001.

C'è stato, infatti, un segnale scaramantico. In quel Paese non avevo mai combinato niente di buono, in gara: né con la 125 e la 250, né con la 500. E mi era andata male anche la Otto Ore del 2000.

«Proviamo a comportarci meglio» ci siamo detti, stabilendo che avremmo dovuto darci una calmata.

«Per rispetto al Giappone, smettiamo di fare gli italiani!» abbiamo quindi deciso.

Nel 2001 ho vinto il gran premio e la Otto Ore, quindi per scaramanzia non abbiamo più potuto rubare niente.

Così sono terminati i nostri esperimenti sociologici.

La Otto Ore di Suzuka è estremamente dura. Non solo per la gara in sé. Per un pilota che corre il Mondiale si tratta di aggiungere tre trasferte molto lunghe e faticose a un calendario di impegni già enorme.

Perché prima della gara devi andare a fare almeno due test, tra giugno e luglio perché la corsa si svolge in agosto, e nessuno ne ha mai molta voglia; perché queste trasferte coincidono col periodo estivo, e il Mondiale offre finalmente una pausa. Ne avevo voglia, nel 2000. L'anno seguente ne ho avuta molto meno.

La dimensione nella quale entri, alla Otto Ore, è surreale. È tutto completamente diverso da quello a cui un europeo è abituato.

L'organizzazione è imponente, e solo quando entri veramente nel sistema ti rendi conto di quanto le Case giapponesi tengano in considerazione quella corsa. Hanno varie squadre interne, che si muovono sotto la gestione di una macchina organizzativa praticamente perfetta: c'è chi si occupa solo dei motori, chi dei rifornimenti o del cambio gomme, altri della gestione tattica della gara; altri, ancora, seguono solo i piloti.

È una gara costosissima, perché è molto complessa nella gestione. E poi è veramente difficile. Si corre in due, ma si guida per quattro ore. Sono quattro gran premi in uno. Si fanno più o meno 27 giri a testa, ogni ora. E in agosto, in Giappone, sembra di essere in Malesia: caldo e umidità sono alle stelle.

La Honda ci tiene così tanto, a questa gara, che organizza sessioni di allenamento nel parco del circuito, la mattina, per fare footing e stretching.

Il Suzuka Circuit è una città dedicata ai motori. Ci puoi vivere dentro, se vuoi, senza mai uscirne. C'è tutto. L'hotel, i ristoranti, i negozi, persino un Luna Park. E poi il parco, che avvolge tutta la pista. Un impianto molto bello, anche se la pista, che comunque è stupenda, con il passare degli anni è diventata molto pericolosa.

Per seguire bene i suoi piloti e prepararli allo sforzo della gara, la Honda mette a

disposizione di tutti un medico che si occupa anche dell'allenamento. Si finisce per entrare in un'atmosfera così strana che anche i piloti del Mondiale fanno cose che di solito non farebbero mai. Ad esempio, la mattina c'è chi si alza presto per andare a fare allenamento a piedi. Con me però hanno fatto fatica: non mi hanno mai visto!

Una mattina, svegliatomi probabilmente per sbaglio, ho guardato fuori dalla finestra e ho visto il gruppo partire: incredulo, li ho visti passare davanti alla mia camera e mi sono detto: "Ma che cazzo fanno questi qui?!". Poi sono tornato a dormire.

In gara mi ha impressionato subito la frenesia, la velocità con la quale viene effettuato tutto.

Arrivi al box, lasci la moto al tuo compagno che ti sta aspettando sulla pit lane: lui parte, tu vieni preso in consegna da uno staff del team che ti denuda, togliendoti tuta, guanti, casco, stivali.

Nudo, ti portano nel retrobox, dove ci sono delle piccole piscine piene di enormi blocchi di ghiaccio. Quando li vedi la prima volta, quei blocchi di ghiaccio, pensi che i giapponesi vogliano ucciderti provocandoti un collasso, invece poi scopri che quello shock ti aiuta a riprenderti; e la cosa buffa è che a metà del tuo turno di guida ti sogni quella piscina come fosse un miraggio nel deserto.

Mentre tu sei dentro la piscina, in mezzo ai pezzi di ghiaccio, un altro staff si occupa dell'asciugatura della tuta. Ci sono vari sistemi: la Honda aveva un superventolone di aria calda che infilavano dentro la tuta; chiudevano la cerniera, azionavano il ventolone, e la tuta si gonfiava, si metteva dritta, come fosse in piedi; sembrava che dentro ci fosse una persona. Ci sono anche delle ragazze che, mentre il pilota fa la sua ora di pausa, lavano le tute o il sottotuta e poi asciugano tutto in modo che tu abbia indumenti puliti e asciutti quando riprendi la corsa.

Dopo il bagno gelato, vieni immediatamente trasferito in una piccola infermeria (ogni box ha la sua) dove ti viene somministrata una flebo per recuperare i liquidi persi.

Quando ci si ferma per la prima volta, si pensa che quella sarà una bella ora di riposo. Ma è un errore, perché si viene sballottati da una parte all'altra; tutto si deve svolgere secondo un programma inflessibile. E poi, in quelle condizioni, un'ora passa in fretta. In gara la tua ora di guida sembra non trascorrere mai, ma quella di riposo dura un attimo. In realtà, poi, non si tratta di un'ora piena: dopo quaranta minuti devi già iniziare a rivestirti, e quando ne mancano cinque alla fine del turno del tuo compagno devi essere al box, pronto a prendere in consegna la moto che rientra.

È una gara infinita, terribile, durissima. Devi reggere a livello fisico e anche a livello psicologico. La stanchezza, la fatica, il caldo umido ti inducono spesso a chiederti chi te lo abbia fatto fare di essere andato lì a soffrire. E, almeno nel mio caso, mentre gli amici, a casa, sono in spiaggia!

All'equipaggio più prestigioso danno il numero 11, che significa 1 più 1: ecco perché a me e a Colin hanno assegnato quel numero. Eravamo il numero uno della 500, io, e il numero uno della Superbike, lui. Però la seconda coppia non ha il numero 22, ma il 4: cioè 2 più 2. La terza coppia invece ha il 33, e non ho mai capito il

perché. Dalla seconda coppia in poi, infatti, ho smesso di fare domande.

Nel 2000 i tre equipaggi della HRC erano così composti: uno da me e Colin, un altro da Ukawa e Kato, e infine quello che riuniva Okada e Itoh.

Il livello degli equipaggi di vertice è alto. Quando ho partecipato io, le prime dieci moto erano tutte ufficiali. Ed erano guidate da buoni piloti. Ma dopo di loro c'è il vuoto, il divario è enorme: ciò significa che la gara diventa pericolosissima perché tu vai forte, col tuo ritmo, e spesso trovi gente che sembra venirti incontro.

Il livello, in certi equipaggi, è poco più che amatoriale, quindi non sai mai che traiettorie deciderà di fare il pilota che ti appresti a sorpassare, né dove andrà a frenare; c'è un divario notevole, e questa è una cosa che mi ha preoccupato molto. Sin dalle prove. Ecco, le prove sono inquietanti. La mancanza di sicurezza è incredibile.

Il circuito non ha una strada parallela per l'ambulanza, attorno al tracciato, e questo non ti mette di buonumore. Inoltre, poiché provare a Suzuka è costosissimo (per un'ora si spende come per un giorno intero da noi), si tende a usare tutto il tempo disponibile, senza interruzioni: se uno cade, e i giapponesi ad esempio cadono moltissimo, non viene spostata dalla ghiaia nemmeno la moto, che spesso resta nel bel mezzo della via di fuga. Così, mentre giravo, verso la parte finale della giornata, vedevo moto sdraiate nella ghiaia, altre appoggiate al muretto, altre ancora infilate nelle gomme. Uno scenario da campo di battaglia.

«Guardate che ci sono un sacco di moto ferme, c'è anche la Honda di Itoh nella ghiaia» ho cercato di spiegare ai giapponesi del team, quando mi sono fermato al box.

«Qui non si sposta niente, gira quanto puoi e non pensare al resto» mi hanno risposto.

In vista della gara, nel mio team è stato deciso che Colin avrebbe fatto la partenza, quindi lui avrebbe corso la prima ora. Dopo avergli illustrato le procedure, i giapponesi hanno convocato me.

«Stai bene attento, perché di solito la prima ora del secondo pilota (quindi la seconda ora di gara) è il momento in cui si cade di più» mi hanno spiegato.

«Sì, sì, bene, vado piano» ho risposto io.

Ma mi hanno subito interrotto.

«C'è dell'altro: se cadi, anche se si danneggia la moto, cerca di riportarla al box comunque» ha detto un altro, tentando di farmi capire l'importanza di non abbandonare mai la moto.

In effetti, alla Otto Ore, poiché si tratta di una gara lunghissima in cui si può sempre recuperare, è molto importante tenere duro. I giapponesi, poi, a volte sono eroici: infatti quell'anno ho visto Isutzu riportare la sua Kawasaki ai box, a spinta, tra gli applausi della gente; ha percorso più di un chilometro a spinta, diventando un eroe per il pubblico e per la sua squadra.

Dopo la prima ora, Colin è rientrato e mi ha passato la VTR. Eravamo in terza posizione. Sono partito, e subito mi è sembrato che andassero tutti molto piano.

"Li passo tutti e poi vediamo" mi sono detto.

Ero più veloce di un secondo al giro, ho infilato tutti, e dopo cinque giri sono andato in testa. Ma subito dopo mi sono steso... Avevano ragione i giapponesi!

Sono caduto al tornantino e ho rotto il semimanubrio; ho portato però la VTR ai box, e a quel punto la squadra ha cambiato tattica. Hanno rifatto il pieno di benzina, dicendomi: «Adesso rifai i ventisette giri, perché abbiamo perso quattro o cinque giri e li devi recuperare tu!».

«Bene, non bastavano i giri che ho già fatto, ne devo fare altri ventisette» ho replicato. Ma non mi hanno lasciato il tempo di discutere: mi hanno fatto subito ripartire.

Al mio rientro, per il cambio, eravamo ottavi. Dopo aver consegnato la moto a Colin, sono andato nel box, dove il mio fisioterapista, Marco Montanari, si stava preparando per farmi la flebo. Io non volevo: ero stanco, pensavo che avremmo dovuto ritirarci perché tanto ormai non saremmo andati più da nessuna parte.

Mentre Marco stava per infilarmi l'ago nel braccio, pur di fronte alla mia riluttanza, ho visto nel monitor un gran polverone.

«Aspetta, aspetta un po'» ho detto io.

Hanno inquadrato bene, e ho visto che era Colin.

«E vai!» ho urlato, ritraendo subito il braccio con uno scatto felino.

«Questa flebo la evitiamo!» ho aggiunto, con grande entusiasmo.

Colin è caduto in un curvone da quinta, la fiancata sinistra della VTR non c'era più, da quanto ha strisciato. Eppure quelli della Honda volevano farci ripartire.

«Ma no, ragazzi, ma cosa dite, siamo ottavi, andiamo a casa che è meglio» ho scongiurato io, e alla fine li ho convinti. Ci siamo ritirati. Dopo cinque ore di gara.

La corsa l'hanno vinta Kato e Ukawa.

Dopo la gara, e dopo cena, noi stavamo andando in albergo quando, nel giardino del circuito, abbiamo incontrato Itoh che ci ha detto: «Non andrete mica a letto, vero? Venite con me, vi porto alla festa che c'è in un ristorante qui vicino». Era la festa per la vittoria di Kato e Ukawa.

«Sai che eccitazione, figuriamoci che festa potranno mai fare questi giapponesi...» ci ripetevamo noi, ma abbiamo accettato ugualmente.

Quando siamo arrivati al ristorante, abbiamo visto una scena irreale. Erano tutti ubriachi. Facevano a gara a chi resisteva di più a bere birra.

«Scontro uno contro uno, si fa a chi butta giù un boccale di birra nel minor tempo. Chi perde continua a sfidare gli altri.» Ci hanno spiegato subito la regola, i ragazzi giapponesi.

Io ho dato una rapida occhiata, scoprendo che si trattava di boccali piuttosto grandi. E questo mi ha preoccupato un po'. Inoltre, ho notato anche che attorno ai tavoli erano posizionati dei secchi, e ci ho messo poco a scoprire a cosa servissero: per vomitarci dentro.

C'erano anche Criville e Gibernau. Criville era venuto a Suzuka per correre una gara di endurance con gli scooter 50. Aveva chiesto la NSR 500 con la quale aveva vinto il Mondiale nel '99 e i giapponesi gli avevano detto: «Va bene, ma solo se vieni a Suzuka a fare la gara di endurance con gli scooter». E lui, pur di avere la NSR, aveva accettato. Noi, chiaramente, vedendolo partire ogni mattina con quegli scooter, lo prendevamo in giro.

Gibernau invece era il nostro panchinaro. La Honda lo teneva lì come riserva nel caso in cui uno dei piloti ufficiali si fosse infortunato. Ci toccavamo i coglioni, quando lo incontravamo...

Comunque, nessuno di noi si è tirato indietro di fronte alla sfida.

«Ci sto!» ho detto io, con grande spavalderia.

Ho accettato di fare a gara a chi si scolava il boccale più velocemente. E mi sono preso quella che probabilmente è stata la sbornia peggiore della mia vita. Di sicuro, quella in cui sono stato peggio.

Certo, non è che gli altri, in particolare i giapponesi, stessero poi tanto meglio di me. A tratti perdevamo il contatto con la realtà; alcuni hanno perso conoscenza. E nel gruppo c'ero anch'io.

A un certo punto, non so perché, mi sono ritrovato a vagare con Ukawa in spalla, cercando il bagno del ristorante; quando l'ho trovato ho depositato Ukawa, che ha vomitato. Nemmeno sua moglie se la passava bene: all'uscita dal ristorante è inciampata, ormai senza forze, ed è caduta a terra senza più riuscire a rialzarsi.

Tornato nella sala, ho visto Kato che crollava, faccia sulla tavola, dopo aver finito il boccale, e subito dopo ha vomitato, lì sul posto; poi è svenuto.

C'erano anche Ueda, Abe, Tamada, pur non avendo corso. Festeggiavano anche loro, perché avevano vinto Ukawa e Kato. Ma i più scatenati erano Okada e Itoh.

I giapponesi hanno esagerato: si sono demoliti, ma hanno demolito anche noi. Infatti sono crollato anch'io. Sono piombato in una situazione di semi-incoscienza.

Abbiamo quindi deciso di abbandonare la partita, anche perché nessuno era più in grado di stabilire chi fosse il vincitore. Si erano ubriacati anche quelli che dovevano fare i giudici.

All'uscita dal ristorante il nostro autista non c'era più: Alby ha deciso di andarlo a cercare, mentre noi siamo rimasti lì, barcollanti. Lo ha trovato sdraiato dietro un pannello, intento a vomitare in un secchio. Non si è mai saputo il perché, né glielo abbiamo chiesto, ma era scalzo...

Alby, resosi conto che l'autista era a pezzi, ha cercato qualcuno che sembrasse sobrio, e alla fine è stato Ueda a riportarci in hotel.

Non appena ho raggiunto la mia camera, sono crollato sul letto. Sono letteralmente svenuto. Alby è venuto a vedere che faccia avessi e si è spaventato: gli occhi non erano completamente chiusi, si vedeva solo il bianco.

«Questa volta è morto» ha sentenziato.

Naturalmente non lo ero, ma nell'eccitazione del momento, e viste le discutibili condizioni di lucidità di tutti noi, Alby si è messo ad auscultarmi il cuore con l'orecchio.

«Non può farcela» ripeteva.

Anche lui era completamente ubriaco, ma aveva conservato un minimo di autonomia. Almeno stava in piedi.

Io invece ho passato qualche ora sdraiato, praticamente privo di conoscenza, e la mattina è arrivata in un attimo. Perché la sveglia era prevista molto presto. La strada per l'aeroporto è lunga.

Prima di approdare in un pulmino per il trasferimento in aeroporto, sono stato vestito da Uccio e da Alby, ed è corso in aiuto anche Marco Montanari. Una volta fuori dalla camera, Uccio e Alby si sono occupati del pagamento di qualche extra. E non abbiamo mai saputo né quanto abbiamo pagato, né perché.

Anche loro erano ancora in stato confusionale. Prima di entrare mi hanno portato, traballante, nel giardino di fronte alla hall dell'hotel. Quando sono tornati fuori, non c'ero più. Si sono guardati intorno e Alby ha visto spuntare due piedi da una fioriera: erano i miei. Già, perché ci ero caduto dentro, a testa in giù, così spuntavano solo i piedi e un po' di gambe.

Mi hanno tirato fuori e poi tutti insieme, sempre molto barcollanti, siamo saliti sul pulmino.

Il tragitto fino all'aeroporto è trascorso in una strana quiete, ma solo perché eravamo tutti storditi. All'arrivo, mi sono un po' ripreso solo dopo aver vomitato un'altra volta, nel bagno dell'aeroporto, prima di imbarcarci. Mi sentivo ancora malissimo. A casa, ci sono voluti giorni per riprenderci.

Era stata una bella festa, comunque. E i "giap" ci avevano stupito.

L'anno seguente avrei fatto volentieri a meno, di correre la Otto Ore. Ma era nel contratto, la mia presenza, quindi non potevo tirarmi indietro. Tra l'altro la gara è arrivata in un momento molto delicato della mia stagione, perché le cose non erano andate molto bene nel GP Germania: ero stato settimo, Biaggi aveva vinto e recuperato molti punti. Anziché andare un po' in vacanza, mi è toccato tornare in Giappone.

Sull'aereo mi sono imbarcato assolutamente controvoglia, invece quella si è poi rivelata una grandissima esperienza, che ha segnato un'altra svolta nel mio modo di guidare e gareggiare. E stato un momento importantissimo della stagione 2001, e anche della mia carriera.

Questa volta non avevamo più i colori Castrol, ma quelli della Cabin. La nostra VTR era rossa e bianca, bellissima. Avevo sempre Colin, come compagno di squadra.

In un primo momento in HRC si era pensato di farmi correre con Kato, ma lui era un pilota Dunlop, io Michelin, così lui è stato affiancato a Ukawa.

I team ufficiali della Honda, per l'occasione, erano composti da me e Edwards col numero 11, Barros e Okada col numero 4, Kato e Ukawa col 33.

È stata un'edizione con presenze importanti, quella del 2001. C'erano tre Honda ufficiali, più altre tre moto schierate dai team satellite; la Yamaha aveva due equipaggi, la Kawasaki tre e la Suzuki due con Ryo e Kagayama come piloti di punta.

Anche se ero arrivato di pessimo umore, una volta in pista ho scoperto che andavo fortissimo. Davo un secondo e mezzo a Colin, con la VTR che era in pratica la moto con la quale lui correva nel Mondiale Superbike.

Colin ogni tanto andava a guardare i tempi sul monitor e pronunciava frasi sconnesse che a noi suonavano così: «Fucking italian fast mafioso!». Insomma, era contento di avere un buon compagno di squadra ma si sentiva anche un po' ferito nell'orgoglio. Io con quella moto mi trovai subito a mio agio, come l'anno prima:

derapavo, la guidavo bene, mi divertivo moltissimo. Quella VTR lì mi piaceva un casino.

In prova ho girato in 2'07"5, che era un tempo mostruoso per l'epoca, con quelle moto. Le prove nella Otto Ore di Suzuka sono in programma giovedì e venerdì, sabato mattina prima della pole c'è un warm up di venti minuti. Appena entrato, ho iniziato a battagliare con Isutzu, con la Kawasaki, e con Kagayama, che aveva la Suzuki. Li ho passati e mi sono lanciato nel rettilineo in discesa, con loro due dietro, incollati. Avevo la leva del freno troppo vicina: ho cercato il regolatore, ma sulla mia 500 funzionava in un verso, sulla VTR nell'altro. Quindi anziché migliorare ho peggiorato la situazione, l'ho cioè avvicinata ancora di più... Sono arrivato alla staccata e la leva non mi bastava, ho frenato male, e naturalmente non ho curvato. Sono entrato fortissimo nella prima curva a destra, poi sono arrivato in pieno, andando dritto contro le gomme di protezione. Una botta tremenda: la moto si è piantata nelle gomme e io sono volato in aria come un burattino.

Mentre ero ancora in volo, però, ho sentito due colpi fortissimi, in sequenza rapidissima. "Pam, pam!" Erano Isutzu e Kagayama, che avevano fatto esattamente quello che avevo fatto io: si erano schiantati nel mio stesso punto.

Eravamo ancora per terra, noi tre, stesi nella ghiaia, poco distanti l'uno dall'altro, quando, come un proiettile, è arrivato qualcuno con un'Hayabusa: e si è schiantato anche lui.

Mentre ci riportavano tutti ai box, con un camioncino, Isutzu mi ha detto, in un inglese un po' approssimativo: «Io ero in "pieno", guardavo te e mi sono detto: "Fino a che non stacca lui non stacco neanche io"».

«Bravo, complimenti!» gli ho risposto.

«Che tre imbecilli» ho detto subito dopo, a bassa voce.

Tra l'altro mi sono fatto male ai muscoli del collo, e quel dolore ogni tanto mi torna fuori ancora adesso.

Dopo la rovinosa caduta, ho deciso di calmarmi: mi sono accontentato del secondo tempo.

Questa volta ho chiesto di partire io, quindi di fare la prima ora. Un po' perché mi piaceva l'esperienza e un po' perché non volevo fare l'ultima ora, che si corre di notte. La Otto Ore infatti inizia alle undici di mattina e si conclude alle sette di sera: in Giappone fa buio sempre alle sei, anche in estate. L'ultima mezz'ora si corre di notte. E per me era troppo pericoloso. Me lo sconsigliò anche Jeremy: «Di notte la moto si usa per andare a prendere la morosa, altro che fare le gare!». Mi sembrò un buon consiglio.

Jeremy era venuto con noi anche questa volta: era il mio capotecnico. Ma era poco motivato. Invece il capotecnico di Colin si dava un gran da fare, andava dai giapponesi e poi dai "gommisti" perché non si fidava troppo. A un certo punto ho chiesto a Jeremy: «Perché non vai là anche tu a vedere?».

«Ascolta, l'ultima volta che ho toccato una gomma è stato perché sono inciampato!» Siamo scoppiati a ridere tutti quanti, e io ho capito il messaggio.

La partenza è molto suggestiva. Del tutto inusuale per chi corre nel Mondiale. Tu

sei a piedi di fronte alla tua moto; un addetto te la tiene ferma. Devi restare immobile, dentro un piccolo cerchio segnato sull'asfalto. I motori sono spenti: sono ottanta moto in fila, spente. E fanno impressione. Non senti niente, fino a quando la gente sulla tribuna non inizia a scandire il conto alla rovescia, che parte dai quindici secondi. La tribuna è stracolma, percorsa dalla tensione. Il count down fatto dalla folla guidata dal conteggio elettronico sul maxischermo è molto coinvolgente.

Quando arriva lo "zero" corri verso la tua moto, accendi il motore usando il pulsante che aziona l'avviamento elettrico, poi parti.

Nel mio turno mi sono ritrovato contro Okada, Kato, Ryo, Isutzu. Colin aveva Barros, che era il nostro avversario più pericoloso. Anche perché Alex stava andando davvero forte. Barros e Okada erano la coppia favorita, avevano la Honda ufficiale anche loro. Come noi.

Io ho fatto subito dei conti. Okada girava un po' più piano di me, Barros andava più forte di Colin; che non era molto veloce questa volta. Però Okada andava sì forte, ma negli ultimi cinque o sei giri calava molto a livello fisico. E pensai che questo sarebbe stato il nostro vantaggio.

Dopo il via ho allungato subito: quando ho passato la VTR a Colin avevamo dieci secondi di vantaggio. Ma Colin subiva Barros, così ogni volta che mi ridava la moto non solo si era mangiato il vantaggio, ma aveva addirittura accumulato diversi secondi di ritardo.

Ero costretto a tirare sempre, per recuperare lo svantaggio che subiva Colin. Non ero in una bella situazione: avevo Okada che andava come un missile, e Colin che subiva Barros.

Alla fine della terza ora ho dato a Colin la moto con un buon vantaggio; ma lui era cotto, così al termine della quarta ora ha subito uno svantaggio di trenta secondi. E lì, gli accidenti che si è preso li sa solo lui.

Colin stava male, in realtà: era distrutto. Lui il caldo umido lo soffre moltissimo, ed era quindi scoppiato. Insomma, non era proprio in gran forma. Jeremy, per commentare il suo rendimento, aveva come sempre trovato il modo giusto e divertente: «Oggi il Texas Tornado è un soffio d'aria!» e arrotondando le labbra aveva simulato il gesto di quando si butta fuori un po' d'aria lentamente.

Io l'ho presa meno in ridere: ho rifatto i conti e ho concluso: «Ci fregano!».

Ero terrorizzato dalla sconfitta, ma non solo per motivi d'orgoglio: avevo paura che poi quelli della HRC mi chiedessero di tornare l'anno seguente.

Quando Colin, al termine della sesta ora, mi ha passato la VTR io mi sono detto: "Adesso tiro più che posso, rischio ma non mi interessa: dobbiamo vincere e non tornare mai più!".

E ho rischiato parecchio. Ho tenuto un passo notevole, sono riuscito a demolire la resistenza di Okada, gli ho inflitto quindici secondi.

Quando ho passato la moto a Colin l'ho afferrato per le spalle e con tutta la forza che mi era rimasta gli ho dato un tremendo scossone: «Oh, vai, mi raccomando, che qui ci tocca ritornare!» gli ho urlato.

Era il mio pensiero fisso, la mia più grande preoccupazione.

Colin mi ha fatto un cenno d'assenso con la testa, quando io gli ho dato lo scossone urlandogli di darsi da fare, ma ero molto preoccupato.

In quel momento però ho visto arrivare Okada al suo box, che era vicino al nostro: è sceso, ha fatto salire Barros, i meccanici hanno iniziato la procedura per cambiare la ruota posteriore, ma a un certo punto hanno bloccato il sistema. La ruota va dentro senza togliere corona e disco, ma il motore dev'essere in folle; Barros ha messo la marcia un istante prima, sbagliando la sincronia con i suoi meccanici, probabilmente per la stanchezza, e la ruota si è bloccata. L'operazione è stata rallentata, quindi.

«Che bello, ma vuoi che qui non perdano almeno trenta secondi?» ho esclamato mentre guardavo, interessatissimo.

«Ma guarda che sfortuna, poverini!» ho detto poi a Jeremy, intento anche lui a osservare i meccanici al lavoro. Ci siamo guardati in faccia, e abbiamo pensato la stessa cosa.

"Dai che perdete tempo; stai lì, Alex, che ci regali altri secondi" pensavo poi, vedendo che Barros faticava a ripartire.

Infatti hanno perso quaranta secondi, e in quel momento mi sono un po' rilassato.

Ma è durato poco. Ho visto arrivare un ingegnere verso di me, con uno sguardo poco confortante.

«Ti avevamo detto che dalla settima ora in poi bisogna guidare bene; per il modo in cui hai guidato tu, in quest'ultima ora, siamo stati fortunati che la moto non si sia ancora rotta!» mi ha sgridato. E questo mi ha rimesso in allarme.

In effetti, gli ingegneri si erano raccomandati di usare il motore con molta cura, col trascorrere delle ore; ad esempio, ci avevano detto di non tirare troppo le marce, di non andare a limitatore, di risparmiare la meccanica. Ma io, ossessionato dalla vittoria per guadagnarmi il diritto a non tornare più, me n'ero dimenticato: e avevo tirato come un matto.

Quella per me è stata una notizia agghiacciante: di nuovo ho rivissuto l'incubo.

«Se si rompe la moto adesso, ci tocca tornare qui il prossimo anno. Nooo!» continuavo a ripetere mentre seguivo Colin.

Ma la VTR ha resistito. Certo, Colin prendeva tre secondi al giro, nell'ora finale, quella che si corre di notte, però è riuscito a controllare la situazione. E abbiamo vinto.

Sono andato sul traguardo ad aspettarlo, gli ho fatto una gran festa.

«Non torneremo più, non torneremo più!» gli urlavo.

E lui urlava con me.

Perché eravamo tutti felici di non dover tornare.

Questa volta, però, niente festa. Ero demolito. Esaurito. Finito. Sono rimasto in hotel.

In compenso ha festeggiato Colin, che è andato a ubriacarsi con Gobert.

Io mi ero spremuto completamente. Avevo fatto così tanta fatica, che nel dopo gara sono stato male. Inoltre, per lo sforzo che ho dovuto affrontare in quelle quattro ore, i muscoli delle braccia mi hanno poi fatto male fino alla fine dell'anno. Mi sono ripreso

solo dopo molti mesi! Parlando di questo problema con altri, ho scoperto che ci sono piloti che sentono vibrare le braccia per una settimana dopo la gara, tanto è lo sforzo.

Del resto, quelle sono quattro gare in una, si corre in condizioni climatiche estreme per il caldo e l'umidità. Puoi reggere perché si guida una Superbike, moto molto "morbida", dolce: un divano, come ama definirla Colin.

Con una MotoGP sarebbe impossibile resistere così a lungo.

In quell'edizione 2001 sono andato molto, molto forte. La Otto Ore di Suzuka ha contribuito a provocare in me una sorta di sblocco. In quella trasferta ho preso coscienza della forza che avevo dentro di me. Non stava andando tutto così bene, nel Mondiale della 500; ero partito per Suzuka un po' demoralizzato, invece là sono andato benissimo, ero molto sereno. E poi ho provato una soddisfazione indescrivibile. Ero l'unico pilota italiano ad aver vinto. E poi, in generale, solo i grandi della 500 ce l'avevano fatta.

Dopo questa esperienza ho cominciato a girare a mille anche nel Mondiale, con la 500. Ha influito, nelle gare seguenti, la prova di forza che ho dato a me stesso, tenendo duro in condizioni così estreme come quelle che avevo affrontato nella Otto Ore. A partire da quel momento, è iniziato per me un finale di stagione esaltante, culminato con la conquista del titolo mondiale. Il primo, per me, nella 500. L'ultimo titolo nella storia della mezzo litro.

E stato anche il primo dei tre campionati che ho vinto con la Honda. Da lì in poi non ho più smesso: sono stato campione anche nel 2002 e nel 2003, questa volta nella MotoGP, con la RCV quattro tempi.

13

Ero già passato per una esperienza simile, anche se in un contesto completamente diverso. È accaduto nel 1998. Correvo nella 250. Anzi, quello era l'anno del mio debutto nella quarto di litro dopo aver vinto il titolo della 125 l'anno precedente. Una stagione in cui sono successe tante cose rilevanti, quella del 1998. Una delle più importanti della mia carriera. Ho imparato molte cose, e ogni tanto ho combinato anche un po' di casino.

È stato un anno fondamentale. Ho vissuto diverse situazioni che hanno prodotto in me una grande maturazione, ed è per quello che alla fine della stagione ho fatto un salto di qualità enorme, probabilmente il più grande di tutta la mia carriera.

Ho debuttato in 250 dopo aver dominato il Mondiale della 125. Visto che in quell'anno, nel 1997, vincevo le gare e divertivo con le mie gag, ero apprezzato e seguito da un pubblico molto vasto: la popolarità che avevo raggiunto era inusuale per un campione della 125.

Al mio arrivo in 250, però, molta parte dell'opinione pubblica e della stampa italiana si è subito dimenticata di quello che avevo fatto nella 125 (undici gare vinte, e un centinaio di punti di vantaggio sul secondo al termine del campionato).

«Adesso deve diventare grande, in 250 farà più fatica, inizierà a capire tante cose, dovrà anche smetterla di fare il giullare.»

«Dovrà diventare adulto.» Dicevano idiozie di questo tipo.

In pochi si sono soffermati sul fatto che io fossi un debuttante. In quella stagione, poi, l'Aprilia era talmente superiore che il campionato del mondo era ridotto a una lotta tra i suoi piloti ufficiali: Loris Capirossi, Tetsuya Harada, io. Arrivare terzo, nel campionato del 1998, significava arrivare ultimo. Spesso sono stato io, a giungere terzo, e quindi deludevo tutti. E non riuscivo a spiegarmelo. Eh sì, perché di solito se un pilota debutta in una categoria e comincia subito a fare dei terzi posti, sale cioè sul podio, viene sostenuto con entusiasmo. Io sul podio ci salivo spesso, ma non era abbastanza.

Non solo. In quella stagione d'esordio in 250 mi sono ritrovato subito nella situazione in cui dovevo lottare con due piloti più esperti di me, cioè Harada e Capirossi, eppure questo sembrava non considerarlo nessuno.

A parte la competizione con loro due, una delle difficoltà maggiori consisteva nell'imparare a gestire e a mettere a punto la 250. Non riuscivo ad avere il pieno controllo della moto nelle situazioni difficili: in derapata, ad esempio; ma anche quando lo sterzo tendeva a chiudere, io andavo subito per terra. In generale, non avevo la reattività necessaria a rimediare agli errori di guida.

Inoltre, la 250 si muove molto di più, rispetto a una 125, e questo all'inizio mi ha messo un po' a disagio.

Il vero problema, comunque, era questo: io non riuscivo ad accontentarmi. Non

volevo accontentarmi. Andavo forte sempre, anche quando sarebbe stato meglio stare calmi. Ed ecco, poi, perché sono finito spesso per terra.

Quando arrivammo in Francia, a Le Castellet, ero già innervosito per una certa situazione: un po', Harada mi fregava sempre nel finale. A volte tirava moltissimo nei primi giri, sperando che io commettessi un errore cercando di restargli vicino; molto più spesso faceva un altro giochetto: andava piano. Sì, mi lasciava stare davanti: così mi seguiva, controllava il mio passo e le mie traiettorie, poi mi superava nell'ultimo giro.

A volte sono caduto proprio cercando di stargli davanti: non volevo farmi passare sempre nel finale, quindi commettevo degli errori. Ma era soprattutto in quel modo lì, cioè lasciandomi davanti a fare il ritmo, che Harada si divertiva a beffarmi.

Una tattica come un'altra, certo. L'ho fatto anch'io, molte volte: sia in 250 sia nella 500, ma soprattutto nella MotoGP.

Ma in quell'occasione ho deciso di giocare in un altro modo: ho scelto anch'io una gara di attesa. E così quella corsa è diventata ben presto come una gara di ciclismo: tutti e due aspettavamo che uno tirasse l'altro fino al traguardo, per cercare poi di vincere in volata.

In realtà all'inizio lui aveva cercato di andar via subito, ma aveva capito che non ci sarebbe riuscito. Io gli restavo vicino, incollato. Allora mi ha fatto passare. Dopo essere rimasto davanti un po', mi sono detto: "Questa volta il gioco lo comando io".

Mi sono rifatto sorpassare. Ma lui non voleva stare davanti, così poco dopo ha fatto finta di arrivare lungo a una staccata.

Lo capisci benissimo quando uno arriva lungo perché ha sbagliato, oppure perché sta facendo apposta. E quella volta Harada non aveva commesso un errore. Aveva allargato rallentando, voleva che io tornassi davanti. L'ho superato, perché era inevitabile, ma anziché aprire il gas ho continuato ad andare sempre più piano. Io davo poco gas, lui anche. Io scalavo le marce; le scalava anche lui. Così, a forza di rallentare, la nostra velocità si è abbassata così tanto che ci siamo praticamente fermati...

Capirossi, che in quella gara era più lento di noi, tanto che aveva già uno svantaggio di cinque secondi, ci ha raggiunti e superati. Loris non capiva cosa stesse succedendo, ma non gli sembrava vero di poter sfruttare un nostro errore.

Non ne ha approfittato a lungo, comunque, perché io e Harada siamo ripartiti subito, lo abbiamo raggiunto e superato. E in volata la gara l'ha vinta Harada. Io ho preso paga, insomma.

Non ero felice, ma avevo cercato di vincere e per me la faccenda era finita lì. Invece tanta gente si è scandalizzata, e alcuni giornalisti si sono scatenati: dicevano che non avevo avuto alcun rispetto per gli altri, soprattutto per Capirossi.

Non ho mai capito il perché di quella reazione. Stavo lottando per vincere, e quando uno combatte per la vittoria può fare quello che vuole; a parte essere scorretto, naturalmente.

Io ho fatto la mia gara; Loris non aveva il ritmo giusto, indipendentemente da quello che stessi facendo io, quindi la mia tattica era in funzione del duello con

Harada. Mica volevo umiliare Loris. Il quale, tra l'altro, avrebbe anche potuto approfittare dell'errore commesso da me e Harada e restare davanti.

Non sarebbe stato poi così strano: infatti Harada quell'anno ha poi perso il titolo mondiale, a vantaggio di Capirossi, proprio perché faceva stupidaggini di quel genere. Per svantaggiare me finiva per mettere nei guai anche se stesso, oppure per favorire Loris.

Già durante i test invernali Harada aveva individuato in me il suo nemico, così ha iniziato subito a fare dei giochetti per mettermi a disagio e intimorirmi. Alla terza gara, a Jerez, io e Capirossi lottammo per la vittoria. Alla fine vinse Loris, Harada si era dovuto ritirare perché aveva grippato. Ma prima, quando io e Loris lo abbiamo superato, lui aveva cercato di rallentare me. Poi era uscito di scena, ma l'ho rivisto sotto il podio che applaudiva e incitava Capirossi: era venuto a complimentarsi con lui perché mi aveva battuto.

Furbo, Harada: aveva trovato proprio un grande alleato. Alla fine la fregatura l'ha presa proprio da Capirossi, nell'ultima gara della stagione.

Comunque, Harada andava forte, con la 250. Aveva una guida particolare, ma in certe condizioni era molto redditizio: se lo lasciavi da solo, libero di fare le sue traiettorie, diventava davvero difficile tenere il suo ritmo. Quando aveva la moto a posto, oppure era lui a essere in forma, era un pilota molto difficile da sorprendere. Ecco perché non volevo mai lasciarlo scappare.

Il problema è che molte volte, per tenere il suo ritmo, sono caduto.

Più la stagione entrava nel vivo, più la tensione aumentava. L'apice è stato raggiunto in estate. In particolare, alla vigilia del Gran Premio di Imola.

Prima c'era stata una lunga pausa, ma nell'ultima gara che avevo corso ero caduto: nella Repubblica Ceca, a Brno, avevo commesso un errore. Proprio perché ero agitato. Alla seconda curva ho sbagliato in frenata, sono arrivato lungo, e sono caduto.

E via, avanti con le critiche...

«Lo vedi che fa più fatica, adesso! Lo vedi che è dura!» dicevano i soliti benpensanti.

Durante l'intero periodo di pausa ho sentito, e ho letto, solo cose di questo genere. Stavo covando rabbia da mesi, e la quantità di nervosismo che ho raggiunto in quel lasso di tempo ha prodotto in me un cambiamento. La rabbia non mi ha schiacciato, non mi ha mandato in crisi. Al contrario, mi ha fatto fare quello che probabilmente è stato il progresso più rilevante della mia carriera. E stato uno scatto interiore, una presa di coscienza della mia forza.

"Adesso vi faccio vedere che cosa sono in grado di fare" mi sono detto, mentre si stava avvicinando il Gran Premio di Imola.

Ero talmente concentrato, determinato, che ho vinto senza problemi. E poi ho vinto anche le restanti gare del campionato.

Perché dalla gara di Imola in poi è stato tutto un crescendo. A Barcellona non ho solo vinto, ho dominato. Sono partito malissimo, ma mi sentivo una furia e ho iniziato a recuperare; per andare a prendere Harada ho girato talmente forte che ho

fatto segnare un record sul giro, 1'47"5, che è stato battuto solo sei anni dopo, cioè nel 2004!

Sono arrivato primo anche in Australia, e poi in Argentina. Ho chiuso il campionato in seconda posizione, dietro Capirossi.

In Argentina ho vinto una gara che verrà ricordata per l'episodio che ha deciso l'assegnazione del titolo tra Capirossi e Harada.

Io, fortunatamente, sono rimasto fuori dalla bufera. Ero davanti, il casino l'hanno fatto dietro di me. Ma all'interno delle squadre Aprilia c'era chi si preoccupava di me: temevano che, con la mia irruenza, facessi dei danni. Ecco perché alla vigilia della gara mi hanno convocato.

«Facci un favore, non metterti in mezzo» mi hanno chiesto.

Io ho promesso che mi sarei occupato dei fatti miei, pensando anche che quello sarebbe stato il modo migliore di gareggiare.

"Cercherò di vincere la gara, e lascio loro dietro a giocarsi il titolo": consisteva in questo, il mio modo di interpretare la raccomandazione.

Solo che sono partito male, e ho dovuto cambiare il mio piano. Capirossi e Harada erano davanti, ma sono andato a prenderli. Andavano tutti e due molto forte, ho faticato ad arrivare alle loro spalle e temevo che non sarebbe stato facile superarli senza fare danni.

Sono rimasto lì, ad aspettare: Capirossi era primo, Harada secondo.

A due o tre giri dalla fine mi sono detto: "Ora provo a passare Harada".

Lui poco dopo è andato un po' largo, in una curva, e io mi sono infilato.

Ero secondo, quindi, e non avevo fatto danni.

Allora ho preso un'altra decisione: "Adesso passo Capirossi; se ce la faccio provo ad allungare, ma se resto nel mezzo all'inizio dell'ultimo giro mi sposto e li lascio andare a giocarsi il titolo".

A metà del penultimo giro anche Capirossi ha commesso un errore, proprio nello stesso punto in cui aveva sbagliato Harada, così l'ho superato.

A quel punto ho cercato soltanto di tirare il più possibile, per guadagnare un buon margine. E ce l'ho fatta.

Lo spettacolo quindi, cioè quello che è successo tra Capirossi e Harada, io me lo sono perso. Non l'ho visto in diretta. Per capire come avesse fatto Capirossi a infilarsi all'interno di Harada ho dovuto aspettare di vedere le riprese televisive.

Ma se ho perso lo spettacolo che hanno visto tutti, mi sono invece goduto quello che hanno visto in pochi, perché è andato in scena nel box Aprilia.

Appena finita la gara l'atmosfera era tesa, l'aria veramente pesante. Per tutto l'anno avevamo corso con una grande pressione. Tutti. E il risultato è stato che l'Aprilia, che aveva le moto migliori e i piloti più forti, non è riuscita a godersi una stagione trionfale. Nella quale ha dominato.

Harada e Capirossi non hanno mica iniziato in Argentina, a litigare. Quello è stato l'epilogo. Così come era tutto l'anno che Harada litigava con me. Io e Loris, invece, siamo quasi sempre andati d'accordo.

Comunque, dopo lo scontro tra loro due, avvenuto nell'ultimo giro, in Argentina, io

sono rientrato ai box. E ho visto subito le classiche scene dei dopo gara incandescenti.

L'Aprilia aveva un garage suddiviso in tre settori, perché eravamo un team unico ma costituito da tre squadre interne, ciascuna con un pilota solo. Nel garage eravamo separati da pannelli: erano molto carini, su ognuno c'erano le grafiche che riproducevano i volti di noi piloti.

Eravamo nel box di mezzo: cioè tra le squadre di Noccioli, quindi Capirossi, e Sandi, quindi Harada.

Quando sono entrato nel mio box, ho capito subito che sarei dovuto stare calmo. E zitto. All'inizio io, Brazzi e i meccanici ci guardavamo con aria stupita, sorpresa. Sembrava che ognuno di noi stesse preparandosi ad assistere a una rissa; che sarebbe iniziata, così almeno pensavamo, nel momento in cui Harada e Capirossi fossero rientrati.

Appena entrato, Harada si è diretto verso il pannello sul quale era riprodotta la faccia di Capirossi, e gli ha tirato un pugno che ha fatto volare tutto in aria.

E lì, una risata ci è scappata.

La moglie di Harada, poi, ha iniziato a prendere a male parole Capirossi. Tetsuya non diceva più niente: era sua moglie a urlare!

Io, per non scoppiare a ridere, avevo assolutamente bisogno di trovare qualcosa da fare, quindi ho cominciato a togliermi la tuta, a sistemare le mie cose.

Quando hanno diviso Capirossi dalla moglie di Harada, c'è stato un minuto di calma. Ma era solo una pausa.

Perché, poi, hanno iniziato i meccanici. Sentivamo rumori significativi: cassette degli attrezzi prese a calci, chiavi inglesi che volavano, cose buttate per terra, urla, un gran casino. I componenti dei rispettivi team si auguravano le peggiori maledizioni; volavano insulti da una parte all'altra dei box, ed era come se transitassero tutti sopra di noi che stavamo in mezzo: perché gli insulti lanciati dovevano attraversare il nostro spazio, per arrivare a destinazione, quindi li sentivamo tutti!

Il gruppo di Harada offendeva quello di Capirossi, e noi, in mezzo, sentivamo tutto.

«Bastardi, voi e Capirossi!» urlavano dal box di Sandi.

«C'era lo spazio, è Harada che è un coglione!» replicavano da quello di Noccioli.

Gli attrezzi viaggiavano alla stessa velocità degli insulti.

«Adesso sfondano le paratie, si picchiano, e noi ci rimaniamo in mezzo» ha detto a un certo punto Brazzi, che non sapeva se preoccuparsi molto o poco, ma nell'incertezza era piegato in due dalle risate.

Alla fine non si è picchiato nessuno. Anzi, di colpo lo spettacolo è finito. Ma in Aprilia il clima non è migliorato: è rimasto pesantissimo. E per molto tempo.

Il problema è che nella squadra non c'era più Carlo Pernat: lo storico, simpaticissimo, furbissimo direttore sportivo.

Pernat era stato allontanato dopo aver litigato con Ivano Beggio, il proprietario dell'Aprilia. E la sua assenza si è vista proprio in momenti come quello.

Con Pernat se n'era andato anche l'ordine. Perché lui sapeva gestire le situazioni,

riusciva a tenere a freno un gruppo fortissimo ma anche difficile da mantenere unito. Pernat alla fine trovava una soluzione per tutto. Dopo il suo litigio con Beggio, è stato più difficile mantenere un certo equilibrio. E stata dura, all'interno dell'azienda, gestire la rivalità fra tre piloti come Capirossi, Harada e me - ragazzi veloci, ma con personalità particolari - e poi il confronto fra i tre capitecnici: Brazzi, Sandi e Noccioli.

L'ultima parte di quella stagione, compresa naturalmente la gara finale, è stata anche molto indicativa. Capirossi e Harada avevano sempre tirato al limite, tutti e due, in particolar modo in Argentina, eppure li avevo sconfitti. E poi: loro erano il riferimento della categoria, ma io da qualche tempo avevo cominciato a batterli regolarmente.

Queste valutazioni mi sono state di enorme conforto in quei momenti, in cui pensavo già al campionato del 1999. Ho preso coscienza del mio potenziale: avevo la certezza di aver imparato a gestire la 250.

Infatti ho cominciato la stagione successiva con un po' di difficoltà, ma poi ho preso il mio ritmo e ho conquistato il titolo vincendo nove gare.

Ho tanti bei ricordi, della stagione 1999. Per me è stato un anno importante: sono arrivato al titolo della 250, che era il mio unico obiettivo, e subito dopo ho preso la decisione di passare in 500 con la Honda.

Dopo i fatti del 1998, i rapporti tra Capirossi e l'Aprilia si sono velocemente deteriorati. Loris è passato alla Honda.

Quindi, la stagione 1999 ha proposto subito, sin dai test invernali, un dualismo fatto di piloti e costruttori. Loris non ce l'aveva direttamente con me, ma con l'Aprilia; di conseguenza, però, ero io il suo rivale.

Naturalmente la stampa italiana non si è lasciata sfuggire l'occasione di alimentare questa rivalità, quindi indicavano sempre due schieramenti: da una parte la Honda con Capirossi, dall'altra l'Aprilia con me.

La Honda ha realizzato una buona moto, che è andata forte sin dall'inizio. Sin dai test invernali. Veniva da un

1998 molto difficile, I'HRC, e aveva voglia di riscatto.

Nel 1998 aveva infatti messo in pista una moto innovativa, strana, con i radiatori posti lateralmente; l'intento era quello di restringere le dimensioni, ma in quel modo il motore non raffreddava, penalizzando molto le prestazioni.

Così, alla fine della stagione, il capoprogetto dev'essere stato mandato a montare gli scooter, mentre il reparto corse costruiva una nuova moto.

Come se non bastasse la situazione creata dalla tensione tra Capirossi e l'Aprilia, alla vigilia del Mondiale 1999 i miei detrattori si divertivano ad affermare che io ero un predestinato, che avevo sempre più degli altri a livello tecnico; l'Aprilia, secondo queste voci, aveva infatti licenziato Capirossi solo per fare spazio a me, perché il titolo del

1999 avrei dovuto vincerlo io.

A sentir loro, sembrava che dovessi andare a fare una passeggiata, quell'anno. Invece la Honda andava forte, Capirossi e Ukawa la guidavano bene, e poi sono

arrivati Jacque e Nakano con la Yamaha. Alla fine è andata come pensavo: si è trattato di un campionato difficile, perché abbiamo ingaggiato delle furiose battaglie.

Tra l'altro, la stagione è iniziata male, per me. Nella prima gara ho corso con un problema alla valvola elettronica. Il motore funzionava, ma perdeva 10-15 km/h. C'era stato un problema durante la fase di montaggio. Il cavo elettrico della valvola di un cilindro passava nell'air box: quando l'hanno montato, l'air box, il cavo è rimasto schiacciato e si è spezzato. Ho chiuso la gara in quinta posizione. Ha vinto Capirossi.

A Motegi è piovuto, io sono stato settimo e Capirossi terzo. E a quel punto la pressione su di me, e sulla mia squadra, ha iniziato a crescere.

Meno male che a Jerez ho vinto io.

Dopo la gara, per festeggiare, siamo andati alla fiera allestita nel centro della città.

Ero felice, volevo celebrare quella che era stata una grande vittoria. Ma ho alzato troppo il gomito e perso completamente il contatto con la realtà: ho iniziato a girare per la fiera, che è enorme, e mi sono perso.

Mi hanno trovato dopo un'ora: vagavo, da solo, senza una meta.

Ci siamo poi spostati in Francia, al Paul Ricard, dove stavo andando a vincere con un distacco di cinque secondi, quando all'inizio dell'ultimo giro è saltata la catena.

Sono uscito dalla prima curva, ho aperto il gas e sentivo solo il motore che saliva di giri, ma la moto non spingeva. Mi sembrava di essere in folle.

Ho ridato subito gas, e non andavo avanti. Allora ho capito: la catena era saltata giù, all'esterno della corona.

Witteveen, il responsabile tecnico dell'Aprilia, aveva voluto montare una catena nuova, più stretta, per guadagnare peso, ma non stava nella corona.

Dopo essermi fermato, per rimettere la catena sulla corona, ho cercato di ripartire, ma la catena è scesa di nuovo: questa volta dal pignone. A quel punto mi sono dovuto ritirare. Ha vinto Ukawa, che grazie al mio "zero" ha accumulato quaranta punti di vantaggio su di me.

Ero talmente arrabbiato, per tutti quei problemi, che da lì ho iniziato a correre pensando solo a recuperare: è stato tutto un inseguire, e alla fine ce l'ho fatta.

Abbiamo vinto noi il titolo mondiale.

Sono riuscito a convogliare la rabbia, la voglia di reagire, le esperienze fatte nella stagione 1998 in una condizione che mi ha fatto arrivare a pensare di essere inarrestabile.

Ma quella condizione è stata creata prima, nell'estate del 1998, appunto. È stato lì che ho vissuto per la prima volta una sorta di trance agonistica. Lì ho usato per la prima volta la rabbia, la tensione, il nervosismo, trasformando questa negatività in una forza positiva da sfruttare in gara.

Già, perché a un certo punto della mia carriera ho iniziato ad andare forte sempre, su ogni pista, più o meno in ogni condizione. Ma ci sono stati giorni, e piste, in cui mi è capitato di andare fortissimo. Sono le gare, pochissime, nelle quali per un determinato motivo ho avvertito all'improvviso un senso di rabbia interiore tale da farmi reagire esprimendo una forza ancora superiore.

Non riesco a prevederlo. Non so perché la tiro fuori. È qualcosa che conservo

dentro di me e che a volte riesco a esprimere.

Non è quello che in gergo si chiama "margine". Il margine si può avere spesso: significa che un pilota riesce ad andare forte ma può permettersi, all'occorrenza, di spingere ancora di più. Perché ha la moto a posto, oppure adora quella pista, o si trova in una condizione di forma eccellente. O magari per tutti e tre questi elementi.

Non è neppure lo stato di grazia, cioè quella condizione che ho vissuto a Welkom nel 2004. Anche quello può arrivare passo dopo passo.

No, sto parlando di un momento che dura poco e che esplode all'improvviso. Un momento nel quale inizio a viaggiare a un livello superiore, e non so perché. Mi viene così.

E quando quella condizione si esaurisce, dopo la gara, non so spiegarmi come succeda, tutto torna come prima.

È uno stato temporaneo, insomma. Sono già al limite, almeno a quello che penso sia il limite in quelle condizioni e in quel momento, eppure mi riescono cose incredibili: posso fare molti sorpassi in pochi giri, recuperare uno svantaggio che sembrava irrecuperabile, oppure imprimere alla gara un ritmo impensabile.

Si tratta, ad esempio, dei momenti che hanno caratterizzato i Gran Premi di Catalogna e Australia del 2003.

Ecco, il Gran Premio d'Australia del 2003 è uno degli esempi più chiari. Quel giorno andavo già molto forte, infatti ero in testa, spingevo per tenere Capirossi a distanza. Eravamo ancora nella prima parte della gara, quando mi hanno segnalato dal muretto box che ero diventato secondo: ero in testa, ma in realtà ero secondo. La direzione gara mi aveva inflitto dieci secondi di penalità per aver superato in regime di bandiere gialle.

Di nuovo le bandiere gialle che non avevo visto perché nessuno le vede, in quanto sono messe in punti invisibili; di nuovo quella penalizzazione che mi aveva già tolto la vittoria in Inghilterra, qualche mese prima.

"Adesso basta!" mi sono detto. E in quel momento ho sentito qualcosa dentro, che posso individuare in una forma di rabbia fortissima.

Senza accorgermene, ho iniziato ad andare ancora più forte, recuperando quasi un secondo al giro: prima della fine della gara ero di nuovo primo, avevo cioè annullato lo svantaggio, e avevo ancora del tempo per incrementarlo.

Quella volta, prima della penalizzazione, non stavo girando lentamente per risparmiare energie e gomme. Non stavo valutando che sarei potuto andare molto più veloce di come già stavo andando. Non ci pensavo neanche, nella mia mente, ad accelerare, eppure sono riuscito ad aumentare il mio ritmo.

Quando si verificano certe combinazioni di eventi, il mio cervello riesce a entrare in una dimensione che mi fa fare quelle così lì. Riesco a trasformare l'ira in energia positiva, in concentrazione e determinazione.

Ci sono piloti, e forse sono la maggioranza, che quando si arrabbiano, in gara, si innervosiscono e fanno molti errori. È capitato anche a me: soprattutto quando ero molto giovane, ma in casi eccezionali anche dopo. Ad esempio, in Qatar nel 2004.

Ero fuori di me per il reclamo della Honda, che mi aveva fatto retrocedere in

ultima fila. Dopo aver recuperato, in pochissimi giri, dall'ultima alla quarta posizione, avrei dovuto calmarmi. Invece sono caduto. Ma quello è stato un momento di incontrollabile follia.

Di solito va diversamente. Per fortuna.

Infatti, poiché la pressione non la sento, il mio cervello riesce a mantenere la concentrazione su quello che sto facendo, cioè sulla guida. Riesco, quindi, a mantenere il controllo dei miei gesti.

Il GP Australia 2003 è stata l'unica volta in cui mi è successo con la Honda. È stata la gara in cui sono andato più forte negli anni in cui ho corso con la RC211V. Ed è stata anche la corsa nella quale mi sono espresso al mio livello globalmente più alto, nell'arco delle mie quattro stagioni trascorse con la Honda.

Con la 125 non mi è mai successo di vivere momenti del genere. Mi è accaduto invece con la 250, nel 1998. Appunto, il 1998. La stagione in cui sono cambiato di più, nella quale sono riuscito a trasformare la rabbia in energia positiva.

Quell'anno, poi, è stato ancora più incredibile: lo stato di grazia è durato quattro gare!

Tra le corse che mi hanno dato le soddisfazioni più grandi metto anche il Gran Premio di Gran Bretagna del 2001.

Era sempre un periodo di tensione, perché stavo lottando per il titolo mondiale con Biaggi. Dopo il Gran Premio di Olanda, ad Assen, dove lui ha vinto e io sono arrivato secondo, siamo andati a Donington.

E una delle mie piste preferite, quella di Donington Park. E lo è diventata in quell'anno. Nelle prove del venerdì sono caduto nel tratto in discesa, a 200 all'ora: sono entrato un po' largo in una curva a sinistra, si è chiuso lo sterzo e sono caduto. Sono rotolato lontano dalla moto, non mi sono fatto niente. La mia NSR si è impuntata: spinta dalla forte velocità, si è praticamente rimessa in piedi, poi ha iniziato a roteare in aria. Nel suo percorso ha colpito i pannelli di polistirolo a bordo pista, che sono i riferimenti per la staccata, distruggendoli; l'ho guardata mentre faceva l'ultimo balzo, volando per diversi metri, e l'ho vista poi precipitare distruggendosi!

Sabato, durante le prove che mi sarebbero servite per cercare di recuperare un po', ha cominciato a piovere proprio mentre stavo facendo il mio giro veloce. Così non sono riuscito a migliorare il tempo. In gara, quindi, sono partito in undicesima posizione. Biaggi dalla pole. Ma, soprattutto, durante le prove non ero riuscito a capire bene il mio potenziale per la gara, visto che avevo avuto così tanti problemi.

Sono partito con poche certezze e da una posizione decisamente sfavorevole. Ma piano piano, giro dopo giro, ho cominciato a sorpassare con facilità, sempre nello stesso punto: alla staccata della "esse" dopo il Ponte Dunlop.

Ho risalito le posizioni, ho agguantato Barros, che era secondo, e nell'ultima parte della gara sono arrivato dietro a Biaggi. L'ho passato a due giri dal termine, sempre in quel punto. E un punto in cui ho sempre fatto la differenza, perché riesco a uscire molto forte dal curvone a destra.

Ero partito pensando che avrei avuto poche chance di vittoria, per non dire

nessuna. Biaggi era in pole, io undicesimo. Alla vigilia della gara si avvertivano già commenti sfavorevoli sulla gara che avrei corso la domenica. Invece ho stupito tutti. Anche me stesso.

È stata una delle più grandi sorprese della mia carriera. Non me l'aspettavo nemmeno io, di vincere.

14

Mia mamma ne ha viste troppe, prima seguendo Graziano, poi me, per non sapere che certe cose a un pilota non si possono chiedere. Nemmeno se sei la mamma. Di conseguenza, la Stefy non è di quelle mamme che prima di salutarti, oppure quando ti chiama e ti parla al telefono, ti dice: «Mi raccomando, vai piano!».

Non avrebbe molto senso, no?

Lei usa altre espressioni, che sono comunque significative. Ad esempio, in certi momenti, magari quando le cose non vanno molto bene, mi chiama e mi dice: «Tieni duro!». Oppure, in generale, ha sempre in serbo un'altra raccomandazione frequente: «Stai attento!». Certo, una delle sue raccomandazioni preferite è: «Fai il bravo!».

La sento sempre, la Stefy, quando sono alle gare. Lei viene nelle giornate importanti, e c'è sempre stata quando ho vinto un titolo mondiale; non importa quanto fossi lontano dall'Italia, in quell'occasione.

A volte è incredibile anche per me, ma mentre le telefonate o i colloqui con Graziano vertono sempre sulle sensazioni che abbiamo provato reciprocamente, quelle di Stefania sono tecniche. Sì, tecniche.

Ad esempio, io le dico: «Stefy, oggi avevo problemi in frenata, ho indurito la forcella, ho fatto quella tal regolazione...». Insomma, le faccio delle considerazioni da pilota.

Oppure, a volte, è lei a dirmi: «Guarda, in televisione ho visto che in un cambio di direzione la moto mi sembrava imprecisa!». Così, in certi casi, è lei che diventa... tecnica.

Certo, a volte la Stefy dice cose che dimostrano che è un po' fuori dal mondo delle corse, ma non importa: lei è sempre divertente.

Ogni pilota che guida una moto da corsa, in una pista, ha paura. Non ci sono eccezioni. Anche perché in questo sport, o in un'attività di questo genere, la paura è la cosa che può salvarti. Si fa affidamento sulle proprie capacità, naturalmente, e soprattutto su quella importantissima "amica" - la fortuna - che ogni pilota spera resti sempre al suo fianco, ma bisogna saper usare la paura. Perché può diventare una preziosa alleata. È un elemento fondamentale, per un pilota.

Si sentono dire spesso, frasi come: «Voi che andate in moto siete tutti matti!». È ormai una battuta che non fa più ridere. Ma a parte chi lo dice come battuta, questo è il tipico commento dell'ignorante, cioè di chi non conosce questo sport; oppure di chi non è appassionato, quindi pensa che il pilota di moto sia soltanto uno scemo.

Ma questo non è assolutamente vero. Perché, fatto ad alto livello, questa è una forma d'arte. Sì, è come suonare il pianoforte, comporre una canzone, scrivere una poesia, dipingere un quadro. Oppure, è come giocare a calcio come Ronaldo.

Guidare una moto da corsa è un'arte. Una cosa che si fa perché si prova un'attrazione irresistibile, perché si sente qualcosa dentro. Insomma, c'è chi è portato a guidare una moto da corsa. Se poi arriva a vincere un titolo mondiale, è un po' come

quando un cantante riesce a scrivere una canzone di successo.

Certo, posso capire che dall'esterno uno si possa fare certe idee, su chi va a correre in circuito. Perfino a me capita di restare sorpreso quando vado a vedere girare le moto, a bordo pista.

«Ma questi sono matti!» mi viene da dire, a volte.

Perché dall'esterno è tutta un'altra cosa. Percepisci la velocità in modo completamente diverso, e soprattutto non ti capaciti di come si possa gestire una moto a quei ritmi.

Sulla moto, invece, il feeling è del tutto differente. Ti sembra che ogni cosa si svolga più lentamente, che si vada molto più piano.

Perché ci si abitua, alla velocità. Quando sei sopra la moto, tutto appare molto diverso, si entra in una dimensione differente rispetto a quella che vive chi sta a guardare. Si provano delle sensazioni che non hanno nulla a che vedere l'una con l'altra. A meno che non si conoscano le moto da corsa, quindi si possa disporre degli elementi per immedesimarsi.

Il senso della velocità, in fondo, è questo: se sei fermo e passa un veicolo che va veloce, ti fa molta più impressione rispetto a ciò che proveresti se ci fossi sopra.

Certo, quando entri in un curvone a 200 all'ora e senti la moto che si muove, la strada sembra non bastarti per riuscire a curvare: capisci che sta succedendo qualcosa di particolare e di pericoloso. Ma il pilota dispone delle capacità per affrontare queste situazioni con naturalezza.

Ci sono anche piloti incoscienti, naturalmente, così come ci sono persone incoscienti nella vita o nelle attività di tutti i giorni. Ma è raro trovare un vero pilota che non si renda conto di quello che sta facendo.

Il pilota ragiona. Ed è proprio chi fa questo, cioè chi usa la testa, che di solito ottiene certi risultati. L'incoscienza non porta a niente.

Devi sempre dire "questo è pericoloso, non lo faccio". Oppure "potrei entrare più forte, ma così facendo rischio di sbagliare, quindi è meglio se non spingo al massimo".

Spesso infatti è meglio entrare più piano di quanto può sembrare possibile.

Il senso del limite è importante. In moto non vince il più coraggioso. Almeno, non sempre. Alla lunga, questo atteggiamento non premia.

I piloti sono tutti coraggiosi, ma emergono solo quelli che hanno il senso del limite. Quelli cioè che sanno valutare il pericolo, che sanno gestire l'azzardo.

Vince chi sa gestire il mezzo meccanico e il proprio ritmo; chi sa adattarsi al mutare delle condizioni in cui si trova a guidare in quel momento.

È tutto relativo, quindi, al feeling che hai con la tua moto.

A me sembra di rischiare di più usando il motorino di mia mamma, andando magari sul brecciolino, oppure girando con le gomme fredde d'inverno, che in pista con la mia moto da corsa, perché lì dispongo di un mezzo tecnicamente adatto a fare certe cose.

Quindi, in strada mi sento sempre più impedito rispetto a quando sono in pista. In strada non mi fido magari delle gomme, o dell'asfalto che può essere sporco, oppure

di una moto che non ha l'assetto o le caratteristiche adeguate.

Usare la moto da corsa in pista è molto meno pericoloso che utilizzarne una stradale di media o grossa cilindrata, sulle strade di tutti i giorni.

Ecco perché non vado forte, se guido la moto su strada. Non ci sono le condizioni per andare forte, è davvero troppo pericoloso.

Questo, quindi, è il senso del limite: capire fino a dove puoi spingerti, in relazione al mezzo che hai e alle condizioni in cui sei.

Può sembrare banale, ma è molto importante. Il senso del limite è la capacità di riuscire a fare delle valutazioni. Sono queste che ti fanno andare forte; che ti fanno raggiungere certi risultati. Il coraggio, se non è indirizzato nel modo giusto, non ti porta alla vittoria; spesso, anzi, si vince proprio limitandosi, evitando di esagerare e quindi di commettere azioni che non hanno alcuna possibilità di tramutarsi in un risultato pratico.

Certo, ci sono stati periodi in cui era tutto molto più pericoloso, e questo vale per ogni genere di attività motoristica. Adesso, infatti, si cerca di fare tutto in sicurezza. O, comunque, al livello di sicurezza più alto possibile.

Anche se la paura in moto c'è, c'è sempre stata e sempre ci sarà, si possono prendere svariati provvedimenti. Soprattutto, si possono rendere meno pericolose le piste. Perché è quella, poi, la più grande paura.

È come quando uno va in strada, e trova un ostacolo che non ci dovrebbe essere.

Ecco, bisogna sempre fare in modo che non ci siano ostacoli nei circuiti, dove si raggiungono prestazioni estreme.

Di solito, quando guido, la mia paura si riduce a quello.

Un'altra cosa che temo è il contatto con gli altri, che può avvenire soprattutto in partenza. Ma quando si è in moto si pensa solo a come guidare, cercando di mantenere la situazione il più possibile sotto controllo.

Appunto, bisogna mantenere tutto sotto controllo. E il nostro mondo, a un certo punto, mi ha dato l'idea di averlo perso, il controllo. Almeno in certe cose.

Nell'aprile del 2003, a Suzuka, in Giappone, è accaduto un evento tragico. Che ha determinato conseguenze importanti sulla MotoGP.

È l'incidente nel quale ha perso la vita Daijiro Kato.

Ho sempre pensato che certi episodi non capitano a caso. C'è sempre un messaggio, dietro ogni evento. Anche se è tragico. E io quel messaggio credo di averlo trovato: stavamo, tutti, esagerando.

Quando un pilota lascia la propria vita su una pista, chiunque sia, ovunque sia, è sempre qualcosa che segna tutti gli altri. Di qualsiasi livello o importanza essi siano. Perché in quel caso se ne va un ragazzo che aveva la stessa passione, che provava la stessa gioia nel guidare una moto da corsa, che sopportava le stesse fatiche, che prendeva gli stessi rischi, che accettava lo stesso tipo di vita, che provava le stesse emozioni.

Quando succedono queste cose, la prima sensazione che ricevi è che non può essere vero. Lo è, invece. Può accadere sempre, quando meno te lo aspetti. In ogni posto in cui si va a gareggiare.

Il pilota lo sa, ma non ci pensa. Non vuole pensarci. Il suo cervello accantona questa possibilità. Ed è giusto così. Anzi, è fondamentale che sia così.

Nessuno sa dire con esattezza, e forse mai verrà detto, che cosa sia realmente avvenuto. Ma si sa per certo che la causa della morte di Kato è un muro. Daijiro è finito contro un muretto che non avrebbe dovuto essere in quel punto. Non così vicino alla pista. Non così poco protetto.

Perché nel punto in cui Kato è uscito di pista non c'è uno spazio di fuga adeguato e, peggio ancora, una serie di muretti attende il pilota...

Se ci fosse stata una via di fuga adeguata, se avessero tolto quei muri, non sarebbe andata a finire così. Non ci sarebbe stato un impatto di quel tipo, così violento.

Al di là dell'imponderabile o del destino, non è possibile che in quest'epoca un pilota di moto perda la vita perché finisce contro un muretto.

E questo non c'entra con la tendenza del pilota a pensare che un evento così tragico è sempre lontano. Perché invece queste cose possono succedere, in ogni momento, e in quel caso ti scontri con la realtà. Soprattutto se si corre in piste come quella di Suzuka.

A Suzuka non c'erano più, da tempo, le condizioni giuste. Molti piloti lo dicevano da anni, che quella è una pista troppo pericolosa per queste moto. E io l'ho dichiarato già nel 2001, quando ho corso la Otto Ore. Così come sono stato tra i primi ad affermare che lì non saremmo dovuti tornare più. L'ho detto poche ore dopo la fine della gara in cui c'è stato l'incidente. Anche se in quel periodo ero un pilota della Honda, che gareggiava nella pista di proprietà della Honda.

Ho sempre amato Suzuka, perché è un circuito bellissimo. Difficile, tecnico, selettivo. Ma sarebbe stato un errore enorme, per la sicurezza, pensare "sono un pilota della Honda, quindi è giusto correre a Suzuka". Così come sarebbe stato un errore, in seguito, accettare di reinserirla nel calendario del Mondiale solo perché si tratta di un tracciato che ha una certa storia.

Mettere la sicurezza dietro gli interessi o le simpatie è un atteggiamento rischioso.

Però i piloti, in quel periodo, non erano organizzati: nelle discussioni non erano nemmeno coinvolti, tutto veniva deciso senza ascoltare la nostra opinione: non avevamo nessun potere decisionale perché ancora non era stata formata la Safety Commission.

Il pilota, all'epoca dell'incidente di Kato, cioè nell'aprile del 2003, valeva come il due di picche a briscola!

La Safety Commission è stata istituita proprio in seguito all'incidente di Suzuka. Abbiamo nominato dei rappresentanti, tutti rigorosamente piloti, e gli enti che organizzano il campionato del mondo hanno dovuto riconoscere questa associazione come un partner col quale discutere prima di prendere le decisioni che riguardano le piste.

Quando si parla della sicurezza, il pilota dev'essere l'unico abilitato a decidere. Perché solo lui conosce certe situazioni, si rende conto di certe cose, percepisce i pericoli. Non puoi capire dove risiede davvero il punto pericoloso, se fai un giro della pista con la macchina, o con lo scooter, a bassa andatura.

Devi arrivare vicino a quei muri con una moto da corsa, in particolare con una MotoGP, a 250 all'ora, per renderti veramente conto del rischio.

Con la MotoGP il problema è diventato soprattutto la spinta con la quale arrivi in curva. Il problema non è più solo la velocità massima, ma l'accelerazione: la rapidità con la quale queste moto di altissimo livello tecnologico ti portano verso la curva successiva. Cambiano le reazioni della moto, e di conseguenza anche le tue.

All'interno della Dorna, prima, brancolavano nel buio. Perché uno che non va in pista con queste moto non può sapere esattamente di che cosa stiamo parlando.

L'incidente quindi ci ha spinti a metterci insieme, a diventare un po' più uniti. Noi piloti, la Dorna, i costruttori. E ha aiutato noi piloti ad avere più potere.

Poiché, secondo me, certi eventi rappresentano un segnale, un ammonimento, l'incidente di Daijiro Kato mi ha dato l'idea di essere stato un episodio accaduto per farci capire qualcosa. Per spingere l'ambiente a prendere coscienza di alcune questioni di estrema importanza.

Nel 2002 è iniziata l'era della MotoGP È stato un cambio enorme, anzi radicale, rispetto all'epoca della 500. È arrivata nuova tecnologia, si è cominciato a respirare un'aria diversa. C'era molto entusiasmo, perché si sono aperti nuovi orizzonti: la 500 era ormai in stallo, non aveva più uno sviluppo apprezzabile da diversi anni. Con l'arrivo dei motori a quattro tempi, invece, è stata attuata una vera e propria rivoluzione: sono aumentati notevolmente gli investimenti da parte delle Case, si è iniziato a vedere molti ingegneri nel box, si è spinto pesantemente sullo sviluppo tecnologico, i costruttori di gomme poi hanno fatto altri, enormi, investimenti; ha cominciato a dilagare l'elettronica, che si è messa al servizio dei motori, e nella competizione si sono buttate praticamente tutte le Case più importanti.

Quindi, siamo entrati in un circolo vizioso, abbiamo provocato un'incontrollabile escalation: sempre più test, più investimenti, moto sempre più veloci, prestazioni sempre più alte. Tutto più forte, tutto di più, sempre di più. In modo vertiginoso.

Ecco perché dico che l'incidente di Kato è capitato in un momento significativo.

Io ci vedo una sorta di segnale; un avvertimento, direi: «Sono arrivati i soldi, l'uomo costruisce moto migliori, tutto il settore cresce, ma ecco il conto... Rimettete i piedi per terra, e il più presto possibile!». Ecco il messaggio, secondo me.

Poi, certo, incidenti del genere possono accadere comunque. A Suzuka, quel giorno, noi piloti non abbiamo capito niente, mentre correvamo. Abbiamo visto le bandiere gialle, nel giro successivo allo schianto, ma la pista era stata praticamente ripulita e attorno non c'era quasi più nulla.

La gara era da fermare. Assolutamente. Invece non l'hanno fatto. Ed è stato un imperdonabile errore. Noi piloti abbiamo protestato, ci siamo arrabbiati per questo.

La verità è che si è andati avanti esclusivamente per problemi di satellite, cioè di diritti televisivi.

Non si sarebbe comunque risolto niente, perché Kato aveva subito un trauma talmente forte che è praticamente morto lì, in pista; l'hanno rianimato, nel senso che hanno fatto ripartire il suo cuore, ma a livello spinale e cerebrale i danni erano già letali. Dopo pochi giorni, infatti, non ce l'ha fatta più neanche il cuore. Ma bisognava

fermare la corsa ugualmente.

Appena abbiamo istituito la Safety Commission, abbiamo chiesto di inserire nel regolamento la norma che impone l'interruzione delle prove e della gara, se ha luogo un incidente per cui i medici devono intervenire direttamente in pista; se il medico stabilisce che il pilota caduto si è fatto male, o è incosciente, deve chiedere alla direzione gara di esporre la bandiera rossa che interrompe la gara.

Comunque, dopo l'arrivo, nel parco chiuso, ci siamo accorti tutti che l'atmosfera era strana. Nessuno però ci ha comunicato con esattezza che cosa fosse successo.

«È caduto Kato, l'hanno portato via in elicottero» ci ha detto Paco, il responsabile della stampa all'interno della Dorna, l'uomo che sta sempre con noi nel dopo gara, che ci accompagna sul podio e poi ci porta in sala stampa per le interviste. E la stessa cosa mi ha detto qualcuno del mio team.

Però queste parole possono voler dire tutto e niente. E poi, quando sei lì, in quella fase, non pensi al peggio. Sei nel vortice degli eventi, ti trascinano di qua e di là, tutto scorre molto velocemente.

Ecco perché sul podio abbiamo festeggiato: non sapevamo nulla della tragedia. Nessuno ce lo aveva detto.

Tra l'altro era stata una gara bellissima, per noi italiani.

Il primo gran premio della stagione è sempre particolare, perché dopo un inverno di test e di chiacchiere arrivano le prime risposte, le prime sentenze sui valori in campo, quindi c'è tensione, pressione, tanta attesa. Quella gara per noi era stata davvero emozionante: avevo vinto io, guidando molto bene; avevo battuto Biaggi, che era arrivato secondo. Capirossi, terzo, aveva portato sul podio la Ducati già nella prima corsa. Tre italiani sul podio: una grande giornata per l'Italia.

Ma, ripeto, né io né Capirossi né Biaggi ci saremmo mai azzardati a festeggiare, a fare un solo sorriso, se qualcuno ci avesse detto cos'era successo.

Hanno cominciato a farci sapere qualcosa solo dopo: appena scesi dal podio. Mentre ci portavano nella zona della conferenza stampa ci hanno fornito qualche spiegazione ulteriore: «E grave!» ci hanno comunicato, ma in quei momenti le notizie sono incontrollabili.

Certo, fra mezze parole e sguardi strani, durante la conferenza stampa è apparso chiaro che era successo qualcosa di serio. Infatti noi tre abbiamo cambiato faccia.

Sembrava, comunque, che nessuno volesse dirci niente. Allora, per capire meglio, subito dopo la conferenza stampa sono andato dal mio fisioterapista, Marco Montanari, che lavora nella Clinica Mobile. Ma né lui né il dottor Costa hanno voluto confessarmi subito che Daijiro era praticamente morto.

«Sì, si è fatto molto male, ma adesso vediamo...» dicevano tutti.

Pronunciavano frasi così, e si capiva che volevano evitare di scendere nei particolari. Si comportavano come quelli che cercano di dirti le cose in modo non troppo duro, per non creare uno shock troppo violento. Ma si avvertiva chiaramente, in giro per il box, un'aria pesantissima.

Dopo poco, infatti, noi piloti siamo finalmente riusciti a farci dire che Kato era in stato di coma profondo.

Io e Kato eravamo in buoni rapporti. Daijiro era simpatico. L'ultima volta che avevamo passato un po' di tempo insieme è stato in marzo, quando abbiamo effettuato uno strano giro nelle fabbriche della Honda, in Giappone: un tour, attraverso il quale ci hanno portato a salutare gli operai. Ho corso con lui quando è venuto nella MotoGP, e anche in occasione della Otto Ore di Suzuka.

Un paio di settimane dopo l'incidente di Suzuka, il campionato si è spostato in Sudafrica. E abbiamo vissuto un fine settimana surreale.

Tutti avevamo gli adesivi che riportavano il numero 74: sulle moto, sulle tute, sui caschi. Dappertutto. Era il minimo che si potesse fare, del resto. Anche perché pochi giorni prima era arrivata la notizia che Daijiro si era spento, nell'ospedale in cui era stato ricoverato, senza aver mai ripreso conoscenza.

Di quel weekend a Welkom ho un ricordo particolare: nel primo turno di prove, venerdì mattina, mentre ero in pista ho scorto in lontananza la figura di un pilota; più mi avvicinavo, più il mio cervello lo metteva a fuoco, e più mi sembrava fosse Kato. Sì, per un attimo mi è parso di vedere Daijiro. Invece era Kiyonari, un giapponese che lo aveva sostituito: era vestito in modo identico, e per me è stato come un flash.

Eravamo molto suggestionabili, in quel fine settimana... Anche io.

15

La prima mossa l'hanno fatta loro. I dirigenti della Ferrari. Loro mi hanno proposto di provare la macchina, a Fiorano. Io, naturalmente, ho accettato con entusiasmo. Ed è stata un'esperienza incredibile.

Il mio test con la Ferrari, avvenuto nell'aprile del 2004, è stato una prova reale. Non un regalo o un favore, oppure un evento promozionale. La macchina era quella vera, identica alle auto dei piloti che poi sono andati a correre a Imola pochi giorni dopo. E di fianco a me c'erano gli ingegneri, i meccanici. Ho provato con una squadra in assetto da lavoro. E tutti si sono comportati come in un test ufficiale. C'erano i computer in funzione, la telemetria veniva studiata accuratamente, tecnici e meccanici mi hanno trattato come se fossi un pilota che stava provando davvero la Ferrari.

Perché quel test non lo avevano fatto solo per farmi piacere. Loro volevano mettermi alla prova, capire come me la sarei cavata. Volevano vedermi alla guida della loro macchina per farsi un'idea del mio potenziale. Me l'hanno anche detto, alla fine.

Ma la prima volta in cui si è parlato di un mio test con la Ferrari è stato in modo del tutto differente.

È accaduto nel 1998, anno in cui la Ferrari ha fatto provare la macchina a Biaggi. A Fiorano. Nel mondo della moto quello era stato un evento di cui parlare a lungo. Naturalmente, visti i rapporti che avevo all'epoca con Biaggi, i giornalisti vennero subito a chiedere il mio parere. E mi fecero la fatidica domanda: «Ti sarebbe piaciuto essere al suo posto?».

«Be', sì, certo che mi piacerebbe provare la Ferrari» dissi subito.

«Non siamo mica l'Avis» rispose, a distanza, il presidente della Ferrari Montezemolo.

E ci sono rimasto un po' male.

Anche perché non avevo mica detto «chiedete a Montezemolo se mi fa provare la macchina...». Ho semplicemente dichiarato che, se si fosse presentata l'occasione, mi sarebbe piaciuto provare la Ferrari. Ma lui ha risposto che la Ferrari non è un'azienda di autonoleggio, e la faccenda si è chiusa lì.

Avevo 19 anni, ero al mio primo anno in 250 dopo aver vinto il titolo della 125.

Forse è anche per quello che con la Ferrari non è mai nato un idillio, anche se a me non è mai stata veramente antipatica. Solo che io ho sempre fatto il tifo per il pilota, mai per la Casa. E da ragazzino mi piacevano Senna, Mansell, e a un certo punto ho iniziato a fare il tifo per Villeneuve, che all'apice della sua carriera era il rivale di Schumacher, di conseguenza anche della Ferrari.

Comunque, sei anni dopo quella vicenda, lo scenario era completamente cambiato. Infatti è andato tutto in modo diverso.

Nel marzo del 2004, quando sono andato a cena con Stefano Domenicali, il

direttore sportivo del Team Ferrari, la sera del Gran Premio d'Australia, la prima prova del Mondiale F1 2004, l'atmosfera era molto bella e rilassata.

C'era entusiasmo: ci facevamo i complimenti reciprocamente. Mi era piaciuta molto, la giornata che avevo trascorso nel paddock. In mezzo alle Formula Uno.Parlavamo di tutto. Poi, non so come, siamo scivolati sul discorso relativo alle auto. Ho iniziato a raccontare che da piccolino correvo con i kart, che le auto mi sono sempre piaciute, che addirittura per un po' ho sognato di diventare un pilota di Formula Uno; ho aggiunto che poi, crescendo, mi sono invece appassionato ai rally e ne ho anche corsi alcuni, tra cui uno valido come prova del campionato mondiale.

«Perché non organizziamo un test?» mi ha chiesto all'improvviso Domenicali, con disarmante tranquillità.

«Con la F1?» ho chiesto io, come per assicurarmi di aver capito bene.

«Sì, a Fiorano» ha confermato.

«Veramente?»

«Veramente!»

«Perché no?!»

«Guarda, ti dico subito che non è facile, ma voglio provare a organizzare un test vero. Lo chiedo al presidente. A Montezemolo. Andiamo a Fiorano: là c'è tutto, quindi a livello logistico si può fare senza problemi. Fammi solo vedere cosa dice il presidente.»

Era il completamento di una giornata particolare, a quel punto anche memorabile.

Quando sono arrivato nel paddock del circuito di Melbourne, io conoscevo già Stefano Domenicali. Avevo anticipato il mio viaggio in Australia, dove il lunedì successivo sarebbero iniziati i test Yamaha a Phillip Island, che è vicina a Melbourne, per andare a vedere il gran premio.

Domenicali, quando aveva saputo che in quel periodo sarei stato in zona, mi aveva invitato a vedere la corsa con loro, e io avevo accettato. Anche perché non avevo mai visto una gara di Formula Uno dal vivo.

Una volta arrivato nel paddock è successa una cosa strana, che non avevo previsto. L'ambiente della Formula Uno mi ha accolto in modo splendido. A partire da Bernie Ecclestone. Prima di allora, lo avevo incontrato una sola volta, ma lì, in Australia, ha iniziato a portarmi in giro per i box e lungo la pit lane.

A ogni box che attraversavamo c'erano meccanici, tecnici, team manager che venivano a stringermi la mano. E quelli della Ferrari, così come quelli della Minardi, sono stati talmente calorosi che mi sono quasi commosso.

Non me l'aspettavo un'accoglienza così da un ambiente come quello della Formula Uno, che nelle mie aspettative avrebbe dovuto essere molto più freddo, molto più distaccato. Anche nei miei confronti, naturalmente. Invece in tanti mi hanno detto che guardano le gare di moto, che sono appassionati.

È stato molto piacevole, e anche interessante: perché io sono un appassionato di tecnica, mi piacciono anche le auto, e in quel caso ho potuto "toccare" con mano le Formula Uno.

Dopo la cena di Melbourne io e Domenicali ci siamo lasciati senza prometterci

nulla, restando d'accordo che ci saremmo sentiti in caso di novità.

Lui mi disse che ci avrebbe pensato su, io risposi che avrei fatto lo stesso.

E ho dovuto iniziare davvero a pensarci, perché ho immediatamente realizzato che sarei andato a mettermi un po' nei guai con quelli che erano i miei datori di lavoro...

Ma Domenicali non ha impiegato molto, per farsi sentire. Solo qualche settimana.

«Per noi questo test si può fare: siamo pronti. Dimmi quando puoi, e a quel punto ci organizziamo» mi ha annunciato, al telefono.

Ho risposto subito sì, ma poi abbiamo dovuto pensare davvero a come gestire questa prova. I problemi maggiori venivano dai miei sponsor e da quelli della Yamaha. Tutte aziende concorrenti di quelle che sponsorizzano la Ferrari.

Insomma, ce n'era abbastanza per combinare proprio un bel casino.

E poi, naturalmente, ho pensato anche alla stampa e a tutti i problemi che avrebbero creato i giornalisti.

«L'unico modo consiste nel mantenere un silenzio assoluto» ho detto io, al termine di tutte queste considerazioni. E ne ho parlato anche a Domenicali.

«Silenzio assoluto, per me, vuol dire che non lo diciamo a nessuno» ho spiegato.

In Ferrari si sono trovati d'accordo con me.

Un secondo problema derivava dalla data. Quando fare questo test? Il caso ha voluto che il giorno fissato fosse il mercoledì seguente il Gran Premio del Sudafrica. Quindi, dopo la gara di Welkom sono andato in Italia e dopo un solo giorno ero sulla strada per Maranello.

L'organizzazione del mio test con la Ferrari F1 2004 è stata perfetta, curatissima. Siamo arrivati in gran segreto. Con me c'erano Uccio, Gibo e Arnaldo Cappellini. Graziano ci ha raggiunti in seguito.

Per dare un'idea del livello di discrezione che avevo chiesto, quasi nessuna persona del mio gruppo lo sapeva. Non l'avevo detto neppure ai miei amici più stretti. Naturalmente, mi ero guardato bene dal dirlo a Brivio.

A mia mamma, invece, ho detto che sarei andato a Milano.

Siamo arrivati all'uscita dell'autostrada di Modena; lì abbiamo parcheggiato la nostra auto e abbiamo trovato uno della Ferrari che ci stava aspettando. Siamo saliti su un'auto con i vetri neri, scelta apposta per evitare che dall'esterno si potesse riconoscere chi c'era dentro.

Ci siamo trasferiti a Fiorano, andando direttamente nel circuito privato della Casa di Maranello. La segretezza era tale, che in Ferrari avevano deciso che noi avremmo dormito dentro il circuito. In questo modo nessuno ci avrebbe visto in un ristorante della zona, non ci saremmo registrati in nessun hotel, nessuno ci avrebbe visti circolare per Maranello. Non avremmo lasciato alcuna traccia, insomma. Saremmo stati come fantasmi.

Al nostro arrivo a Fiorano siamo andati a cena, poi ci hanno portato a vedere la fabbrica, i reparti dove costruiscono e assemblano le vetture clienti.

E poi, di notte, prima di andare a dormire, mi hanno portato nella zona in cui c'erano le macchine da corsa. Mi hanno fatto entrare nell'abitacolo, abbiamo preparato il sedile.

Mi hanno immediatamente spiegato come funziona la macchina, quali sono le sue caratteristiche, quello che avrei avvertito subito, e le cose che avrei dovuto fare sin dall'inizio. Mi hanno illustrato le peculiarità del volante, che è una vera centrale di comando con un'enormità di funzioni.

Mi avevano preparato la "quarta vettura", che è una macchina "vera": viene assemblata e tenuta da parte, ma è pur sempre pronta per gareggiare.

Per la notte in Ferrari avevano previsto che saremmo rimasti nella casa che si trova dentro il circuito. È una palazzina a più piani, con sale piene di foto, cimeli di auto da corsa, quadri, addirittura auto attaccate alle pareti; cose di grandissimo valore. Eravamo estasiati, a bocca aperta.

«Ma non è mica finita, adesso ti faccio vedere il pezzo forte» ha detto a un certo punto il custode. Ci ha guidati verso il basso, ha aperto una porta, e ci siamo trovati nell'ufficio di Enzo Ferrari. Dove tutto è stato lasciato intatto.

È ancora così com'era quando lui è morto. Lì dentro è tutto fermo al 1988: dalla scrivania alla poltrona, dalla lampada al telefono, che è di quelli che non vedi più da anni, fino al portapenne.

Si respira un clima di grande suggestione, e io ne sono stato rapito. Non pensavo che avrei subito così tanto quel fascino, quell'atmosfera. Siamo andati a dormire molto tardi anche per questo: eravamo tutti agitati, incantati dall'ambiente e dalla situazione.

Quando, la mattina dopo, sono entrato nel box, ero vestito da Schumacher. Avevo il suo abbigliamento, dalla tuta al casco.

Ho scoperto che i meccanici avevano fatto delle scommesse: c'era chi non credeva che sarei sceso sotto il minuto.

Il minuto, sulla pista di Fiorano, è una specie di barriera: se oltrepassi quel limite, vuol dire che vai abbastanza forte. Molti meccanici non pensavano che ci sarei arrivato, dicevano che non ce l'avrei mai fatta al primo test.

La posizione di guida mi è apparsa subito molto strana. In moto godi di una grande libertà di movimento, invece dentro l'abitacolo ti senti in gabbia: infili le gambe in questa sorta di buco nero, vieni bloccato dentro il sedile. E non ti muovi più. Sei incollato. Dall'abitacolo vedi il volante e davanti a te solo la strada. Sei molto in basso, solo gli occhi sono oltre il cockpit: e non c'è altro che l'orizzonte. Al limite, scorgi le ruote anteriori, ma il muso della macchina lo puoi solo percepire, proprio non lo vedi. E in quel momento ho capito perché il pilota sta così: più sta giù, più tiene libero l'afflusso dell'aria nell'air box, che si trova sopra la sua testa.

Per farmi riconoscere subito, ho sbagliato la partenza... Fortunatamente, le auto di Formula Uno hanno un sistema che ti corregge, non ti lascia spegnere il motore, a meno che tu non commetta un errore troppo grosso; il motore resta su di giri e ti dà la possibilità di ritentarci. Infatti ci ho riprovato subito: prima, seconda, terza, sono arrivato alla prima curva a destra, ho affrontato il tornante, e mi sono girato di colpo!

Sì, subito. Anche con la Ferrari ho fatto uno dei miei classici debutti, insomma.

Dato che andavo pianissimo, sono riuscito a rientrare in pista e a ripartire. Ho tenuto il contatto radio con i box, e mi sono rimesso in marcia. Ho fatto tre giri: stavo

iniziando a divertirmi, quando mi sono girato di nuovo. Questa volta in un curvone veloce.

A Fiorano c'è un destra veloce e poi un sinistra velocissimo. Bene, quando sono entrato nella curva a sinistra sono finito in testacoda! Nonostante stessi poi girando sull'1'15", molto piano, quindi.

Ma questa volta si è spento il motore. Mi sono venuti a prendere, ho fatto un mesto ritorno ai box trainato da un quad a quattro tempi. Al box un tecnico è venuto da me e mi ha detto:

«Ascolta bene: questa macchina qui, se non vai forte non la guidi. È fatta per andare veloce, e solo se vai forte riesci a tenerla in pista».

Quella è stata una delle prime lezioni che ho appreso.

Un pilota di moto, all'inizio, fatica a rendersi conto che non si deve frenare prima della curva e poi entrare. Devi frenare "dentro" la curva. Devi arrivare in "pieno", poi imprimere al pedale del freno una forza mostruosa, ed entrare in curva fortissimo. Solo in quel modo puoi curvare.

In pratica, questa è una tecnica opposta a quella che si utilizza sulle moto, dove bisogna frenare molti metri prima della curva. La staccata, di conseguenza, è più graduale, molto meno violenta.

Capire come frenare è stata la cosa più difficile, per me. E credo che sia la cosa più difficile per i piloti di moto, in genere.

La frenata di una Formula Uno è potentissima. È molto difficile, devi comprendere come si comporta la macchina in relazione all'aerodinamica. Gli alettoni hanno un ruolo fondamentale: la macchina si guida in base a quanto carico hai sulle ali, che ricevono il doppio, o il triplo, del peso della vettura. Una vettura da Formula Uno pesa cinquecentocinquanta chili. È leggerissima. Ma di questo mi ero già reso conto quando sono andato a vedere la BAR Honda. Avevo iniziato a girarle intorno, e quando mi sono appoggiato sulle ruote mi è quasi scivolata da sotto il sedere. Mi divertivo anche a mettere il cambio in folle e poi a spingere la macchina con un dito: si muoveva senza sforzo, perché è così leggera che scorre benissimo.

Per frenare, serve inoltre una gamba potente. Quando ho visto la telemetria, ho realizzato che Schumacher esercitava sul pedale del freno una pressione doppia rispetto alla mia. Le Formula Uno sono fatte per andare forte, e le usi solo se vai forte. Altrimenti non le guidi. A 300 all'ora hai millecinquecento chili sulle ali, ciò significa che più vai forte più lei è stabile. Più vai, più lei tiene. Ho capito quindi che bisogna frenare la macchina quando si va ancora forte. Solo così lei rallenta e la puoi gestire, perché riceve un peso enorme sulle ruote. Se invece rallenti troppo, poi non freni più perché la macchina si alleggerisce. E a quel punto ti giri. Esattamente come ho fatto io!

Il display sul volante mi segnalava, all'inizio, che la temperatura delle gomme restava sotto il range minimo di lavoro; quindi le gomme non tenevano.

«Mettiamo le intermedie-dure, se no non ce la fai a portarle in temperatura» mi hanno detto i tecnici.

E a quel punto i meccanici che avevano scommesso sul mio giro oltre il minuto si

sentivano molto confortati.

Sono tutti ragazzi in gamba, in quella squadra. Molto simpatici. E mi sono divertito anch'io a trascorrere una giornata con loro. Infatti stavo al gioco quando loro pensavano: "Questo qui non riesce neanche a mandare in temperatura le gomme, altro che girare sotto il minuto...".

Con le gomme intermedie sono riuscito a guidare meglio, ma non ero ancora in grado di percorrere "in pieno" tutto il rettilineo: ogni tanto, anche se solo per un istante, mi veniva da sollevare il piede, quindi andavo un po' a scatti. Perché all'inizio fa paura, la Formula Uno. Bisogna abituarsi.

Sono sempre stato convinto che sia più difficile guidare una moto che una macchina, e lo sono ancora. Però devo dire che chi viene dalle moto deve abituarsi a cose che all'inizio non immagina. E non è solo questione di tecnica di guida.

Ad esempio, il problema dei muscoli del collo. Perché la velocità di percorrenza in curva è altissima, quindi il modo in cui una Formula Uno affronta i cambi di direzione è davvero impressionante. Per me è stato un mezzo shock.

I muscoli del collo devono sopportare uno sforzo molto intenso; bisogna allenarli in modo specifico, altrimenti non ce la fai. Le braccia, invece, non soffrono molto, perché la macchina ha il servosterzo. Basta un dito, per girare il volante: è come la Panda!

Ma il collo no, quello devi allenarlo.

Col tempo ci si abitua alla velocità, ma all'inizio non sai bene che cosa sta succedendo. Soprattutto in curva. La pista di Fiorano ha due curve in sequenza molto veloci. Una a destra, che porta su un'altra a sinistra: lì si va talmente forte, che io all'inizio non vedevo neanche il cambio di direzione!

Quando me ne accorgevo ero già fuori dalla traiettoria ideale. All'inizio, quelle due curve velocissime mi sono sembrate inaffrontabili. La macchina ha così tanta aderenza al suolo, e va quindi talmente forte, che io neanche le vedevo arrivare.

"Questa macchina va più forte del cervello!" ho detto tra me e me, a un certo punto.

Succede tutto così in fretta che ricevi una strana sensazione: senti che la macchina tiene, ma basta che sbatti le ciglia e la curva è finita. È già passata. E magari ti ritrovi nella ghiaia...

I miei timori riguardo alla segretezza si sono rivelati giustificati. Il caos è scoppiato addirittura prima del previsto, cioè intorno all'ora di pranzo. Perché qualcuno ha parlato, all'interno della Ferrari. E ha parlato ai giornalisti.

Eravamo in pausa pranzo, tutti seduti davanti a un bel piatto di pasta. Eravamo rilassati, ci stavamo proprio divertendo. C'era un televisore acceso, guardavamo "Studio Sport" su Italia Uno. Già nel primo servizio, ecco l'annuncio: «Rossi sta provando la Ferrari a Fiorano!».

«Ma nooo, ma come?!» ho esclamato.

«A momenti non lo sappiamo neanche noi, che siamo qui, e loro l'hanno già scoperto?!»

Già, la notizia era trapelata. Qualcuno aveva parlato. E questo mi ha rovinato il

test. Dopo l'annuncio, infatti, all'esterno della pista ha iniziato a riunirsi molta gente. E i giornalisti si sono scatenati. Attorno al circuito di Fiorano c'era fermento.

Anche perché la mia vittoria in Sudafrica con la Yamaha aveva fatto parecchio rumore in Italia: ero un po' il personaggio del momento in quei giorni di vigilia del Gran Premio di Imola.

La divulgazione della notizia mi ha guastato la giornata.

Secondo il programma, nel pomeriggio avrei dovuto girare molto: dalle due fino a sera. Invece non ho praticamente più potuto girare con tranquillità.

Intanto, quando mia mamma è riuscita a mettersi in contatto con me, mi ha chiesto subito: «Dove sei?».

«A Milano!» ho risposto io.

Lei, ormai, aveva capito benissimo che non era vero.

«Eh, va be', sono a Fiorano...» ho ammesso.

«Oggi hai fatto veramente una figura di merda!» mi ha risposto.

Abbiamo anche dovuto aspettare che arrivasse Schumacher, che si è presentato alle cinque e mezzo! Abbiamo parlato un po', fatto qualche foto insieme, ed è andata a finire che ho potuto girare soltanto per un'ora, nel tardo pomeriggio.

Però, piano piano, ho preso fiducia e ho iniziato a adattarmi alla macchina. Alla fine della mattinata avevo messo le slick e avevo iniziato a guidare bene, mentre nel pomeriggio ho cominciato ad andare anche abbastanza forte: nell'ultima sessione, infatti, ho girato in 59"10!

E qualcuno ha perso la scommessa.

16

I giornalisti sono come le donne: appena vinci, arrivano subito.

Non ce l'ho propriamente con le donne, e non voglio neppure generalizzare sulla categoria dei giornalisti, però col passare del tempo e il susseguirsi delle mie esperienze ho notato che le due "categorie" hanno parecchie similitudini. Anche se le donne, almeno, sono più interessanti...

Io non ho avuto sempre un rapporto idilliaco con la stampa. Forse perché sono geloso della mia privacy, e la stampa tende a non rispettarla. Probabilmente perché se diventi un personaggio famoso si fa di tutto per usarti, per strumentalizzare quello che dici; magari perché non riesco a instaurare un grande rapporto se mi accorgo che a chi mi sta intorno non importa nulla di me, come persona; o forse perché non sono mai stato troppo simpatico a molti giornalisti, e tanti di loro non sono mai stati simpatici a me; infine, magari è perché quando sono approdato al Mondiale ho sempre detto quello che pensavo, e questo a volte è un errore.

L'unica certezza è che nella mia carriera sono avvenuti degli episodi che mi hanno convinto di una cosa: a me non hanno mai perdonato niente.

All'inizio, quando correvo nella 125, andava tutto bene.

Poi, quando sono passato in 250, le cose sono rapidamente peggiorate.

Con i giornalisti ho discusso sempre parecchio, con alcuni ho anche litigato.

Può sembrare strano, questo, perché io ho un carattere aperto, mi piace parlare, raccontare e anche discutere.

Quindi, a differenza di tanti altri piloti, ho sempre fatto lavorare i giornalisti: con me hanno sempre avuto molte cose da scrivere. E chissà, forse è proprio per questo che poi, alcuni, hanno esagerato. Se non parlo, se non concedo interviste in continuazione, e magari il motivo è che non ho tempo, oppure non ho niente da dire, o magari perché ne ho già fatte a decine proprio con quel determinato giornalista, o ancora perché la situazione o il momento mi consigliano di stare zitto che è meglio, vengo subito messo sotto processo.

La stampa italiana è arrivata a lamentarsi nei confronti della Yamaha e dello sponsor, alla vigilia del GP Francia del 2004, perché mi ero permesso di non incontrare i giornalisti il giovedì precedente il gran premio. Avevo semplicemente voglia di trascorrere una giornata in relax, tutto qui. Eppure, hanno fatto scoppiare un gran casino.

I giornalisti italiani li ho abituati bene. Sono sempre stato disponibile. Forse troppo. Eppure ho vissuto anche episodi irreali: una volta, alla vigilia dell'ultima prova del Mondiale 2003, a Valencia, uno di loro è arrivato a minacciarmi perché avevo fatto sapere che non avrei rilasciato un'intervista riservata solo al suo giornale.

Era un momento delicato, quello. Si trattava del weekend in cui la Honda avrebbe annunciato la nostra separazione, e avevo ritenuto che fosse meglio stare zitti. Già, io e il mio management avevamo deciso che, non essendo ancora stato annunciato il

mio passaggio alla Yamaha, non avrei parlato apertamente con i giornalisti. Almeno, non in esclusiva con un giornale, proprio per non finire nella trappola di una domanda che poi in quei casi ti mette in difficoltà.

Quindi, per non avergli fatto questo favore, sono stato minacciato.

«Tu non vuoi fare l'intervista con me? Bene, da adesso ti aspetto al varco...» mi ha detto.

Io l'ho guardato con le mani in tasca. A quel punto me ne sono andato.

Comunque, quando sono arrivato al Mondiale avevo la spiccata tendenza a dire sempre quello che pensavo, senza riflettere troppo sulle conseguenze. Perché di conseguenze, l'ho capito poi negli anni, ce ne sono sempre.

Quando diventi un personaggio considerato "pubblico" devi anche pensare che quello che dichiari viene poi usato e, nei casi peggiori, strumentalizzato.

A me è capitato spesso di essere strumentalizzato. Forse come a nessun altro personaggio di questo ambiente. Io sono sempre stato attento a quello che viene scritto su di me, perché mi interessa molto chi legge - cioè i tifosi, la gente -, eppure a partire da un certo momento mi sono arreso e ho smesso di seguire le strade che certa stampa decide di intraprendere a seconda delle mode del momento.

All'inizio della mia carriera nel Mondiale, non ero molto simpatico a una parte della stampa italiana, forse perché sono sempre stato poco ossequioso.

Naturalmente mi dava fastidio quando scrivevano male di me, ma non ho mai leccato i piedi a nessuno. Cerco sempre di instaurare un rapporto reale, con le persone. Sono molto trasparente: dico quello che penso, faccio quello che dico.

E non sono un leccaculo.

Col tempo, io e i giornalisti abbiamo trovato un modo per andare avanti: quando ho litigato è perché ho visto in certe cose che sono state scritte, o dette, la chiara intenzione di attaccarmi o strumentalizzarmi.

Un particolare stratagemma, molto frequente, consiste nello scrivere non proprio quello che viene detto, ma ciò che il giornalista avrebbe voluto sentirsi dire. Ti forza, cerca di strapparti la frase a effetto. Gli serve una certa dichiarazione: in modo da poter scrivere quello che già aveva in mente di scrivere, o magari perché ha bisogno di un bel titolo.

C'è stato un momento in cui mi sono reso conto che io posso dire tutto quello che voglio, tanto qualcuno poi usa le mie parole col senso a lui più conveniente. Ho realizzato che, se non stai attento, è facile che ti facciano apparire come il personaggio che vogliono loro.

Anche perché, l'ho capito crescendo, ci sono molti fattori che inquinano una notizia. Ad esempio l'antipatia o la simpatia personale, per un pilota o per un altro.

I giornali sono ormai corrotti dalla logica degli affari, ecco il motivo per cui non dicono quasi più la verità. Uno pensa al giornale come a uno strumento per sapere che cosa succede, per conoscere, per capire. Col tempo, ho compreso che sono invece diventati delle aziende che devono fare fatturato. Allora, in questa logica, conta solo vendere copie. E a soccombere è la correttezza dell'informazione.

Per quanto mi riguarda direttamente, questo è accaduto soprattutto nei primi anni

della mia carriera; cioè quando ero molto giovane e inesperto.

In pista avevo già molti tifosi - perché gli appassionati mi hanno sempre voluto bene - però alcuni giornalisti italiani non perdevano occasione per attaccarmi. Ecco perché penso di avere avuto spesso contro buona parte della stampa italiana.

Basta pensare a certi episodi avvenuti nel 1998, al mio debutto nella 250; oppure, sempre nella quarto di litro, ad alcune vicende legate a Harada e Capirossi; o ancora, alla maggior parte degli episodi con Biaggi, negli anni della 500.

Non ho mai capito perché, se diventi un personaggio, devi vivere con l'incubo di quella che viene chiamata "immagine". Devi stare sempre attento a quello che è corretto dire e a quello che è meglio non dire.

Molte volte quello che ho dichiarato ha provocato danni, soprattutto a me stesso.

Essere Valentino Rossi, cioè il Valentino Rossi personaggio famoso, significa tante cose positive, tanti vantaggi e anche molti privilegi. Ma significa anche pagare un prezzo altissimo per la propria popolarità.

Per questo faccio fatica a dare fiducia a qualcuno che non mi considera per quello che sono - cioè una persona - ma per quello che rappresento.

Dall'esterno si tende a pensare che uno come me sia libero di dire e di fare ciò che vuole. Non è vero. Io non me lo posso permettere: per la mole di impegni che ho, per tutte le richieste che ricevo, per l'effetto che puntualmente possono avere i miei comportamenti o la mia presenza da qualche parte.

Voglio essere me stesso, non recitare una parte; così, cerco di difendermi, ma non è semplice.

Il vero problema è la strumentalizzazione. Ogni cosa che dico viene analizzata, sezionata, interpretata, giudicata: soprattutto, viene stravolta a uso e consumo del momento o della convenienza.

Capita a tutte le persone che vivono sotto i riflettori, è vero, ma io ne ho sempre sofferto. E ho lottato continuamente per non farmi strumentalizzare, per difendere la mia vita privata e le mie idee.

Ho sempre cercato di non piegarmi di fronte a ciò che non ritengo giusto. E ci sono quasi sempre riuscito.

Chi mi conosce sa che questo è stato probabilmente il mio più grande successo: restare me stesso, sempre e comunque. Anche a dispetto della popolarità, che a un certo punto è diventata notevole e molto opprimente.

Io sono Valentino Rossi. E voglio essere una persona, non un'icona.

Sono nato a Urbino, il 16 febbraio 1979. Da Graziano Rossi, pilota professionista di moto e poi di auto, e Stefania Palma, geometra nell'ufficio tecnico del Comune di Tavullia.

Ero un bimbo molto tranquillo, dice mia mamma. Lei mi ha raccontato che nessuno si lamentava di me all'asilo: né le maestre né le altre mamme.

Ho cominciato col realizzare piccoli circuiti, per simulare le corse con le macchinine. Poi, da piccolo, con la bicicletta tenevo sempre il ginocchio fuori. Ma lì ero ancora buono. Ho iniziato a scatenarmi quando mi sono impossessato di un veicolo a motore con due ruote.

Io sono Valentino. Mi chiamo così perché Graziano ha voluto ricordare in questo modo il suo migliore amico, che è morto annegato, in mare, vicino a Pesaro, a 18 anni.

Il giorno di San Valentino, che anticipa di pochissimo il 16 febbraio, è solo un motivo secondario.

Il numero 46 nasce dal periodo delle minimoto. Ero in una squadra che avevo formato con due ragazzi di Gatteo a Mare, Marco e Maurizio Pagano. Proprio i due fratelli che mi hanno prestato l'Aprilia 125 per debuttare in circuito a Misano.

Tutti e tre avevamo il numero 46, perché correvamo in tre categorie diverse. Anche loro erano appassionati del Giappone e dei piloti giapponesi: una volta ci siamo esaltati per una wild card del Gran Premio del Giappone a Suzuka, che faceva dei numeri incredibili sotto l'acqua. Aveva il 46. L'abbiamo voluto anche noi.

Poi l'ho abbandonato, nel campionato italiano e nell'Europeo. Ma quando sono arrivato al Mondiale, ho dovuto scegliere un numero.

Ho scoperto che era anche il numero che aveva Graziano quando ha vinto il suo primo gran premio, con la Morbidelli 250, nel 1979. Proprio l'anno in cui sono nato io. Per questo ho deciso che il mio numero, per il Mondiale, sarebbe stato il 46.

Quel numero racchiude la mia carriera, in parte anche la mia vita. Di sicuro simboleggia la mia grande, incredibile avventura.

Mi ricorda il giorno in cui tutto ha avuto inizio.

Ero a un bivio: quattro o due ruote? Kart o moto? Scelsi le due ruote, la moto. Decisi che sarei andato a provare l'Aprilia 125, poi ho voluto gareggiare. E ho continuato. Vincendo innanzitutto le paure dei miei genitori, poi la diffidenza dell'ambiente.

Sì, è vero, andavo bene a scuola. Certo, facevo bene un sacco di altre cose. Ma io volevo correre. Forte, fortissimo. Con la moto. E l'ho fatto.

Pensa se non ci avessi provato.